

*Publicado en Actualidad Jurídica Ambiental el 16 de enero de 2020*

**Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 2019 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5ª, número de recurso: 2234/2016, Ponente: Octavio Juan Herrero Pina)**

**Autora:** Dra. Lucía Casado Casado, Profesora Titular de Derecho Administrativo de la Universitat Rovira i Virgili e Investigadora del Centre d'Estudis de Dret Ambiental de Tarragona (CEDAT)

**Fuente:** STS 3912/2019 - ECLI: ES:TS:2019:3912

**Temas Clave:** Ordenanzas Municipales; Vinculación Negativa; Movilidad; Tráfico; Estacionamiento de Vehículos; Señalización; Medio Ambiente

**Resumen:**

Esta Sentencia resuelve el recurso de casación interpuesto por la asociación Automovilistas Europeos Asociados (AEA) contra la Sentencia de 27 de abril de 2016, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso n.º 510/2014, desestimatoria del recurso contencioso-administrativo interpuesto por dicha asociación contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de mayo de 2014, por el cual se aprueba la modificación de la Ordenanza de movilidad para la ciudad de Madrid. Es parte recurrida el Ayuntamiento de Madrid.

El litigio se centra, por tanto, en el análisis de la conformidad con el ordenamiento jurídico de esta Ordenanza, lo que exige determinar el alcance de la potestad normativa municipal en materia de movilidad.

La recurrente invoca en el escrito de interposición del recurso cuatro motivos de casación, al amparo del artículo 88.1.d) de la Ley reguladora de esta Jurisdicción Contencioso-Administrativa, solicitando la estimación del recurso y que se case la sentencia recurrida, dictando otra estimando el recurso contencioso-administrativo y declarando no ser conforme a Derecho el acuerdo municipal recurrido. El primero denuncia la infracción de los artículos 9.1, 9.2 in fine, 103.1 y 106.1 de la CE, en relación con los arts. 25 de la LRHL y 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril de tasas y precios públicos. Concretamente, se refiere al procedimiento seguido para la aprobación de la modificación de la Ordenanza. La recurrente sostiene que la ordenanza aprobada es nula de pleno derecho por carecer del preceptivo informe técnico económico. En su opinión, no estamos ante una mera modificación de la Ordenanza de movilidad, sino que el Ayuntamiento de Madrid pone en marcha un nuevo sistema de estacionamiento regulado, denominado SER inteligente, con unas características muy diferentes al anterior, cuya implantación se va a llevar a cabo mediante un contrato de Gestión Integral del Servicio, por cuantía de 884.084.326,54 euros, que tiene un fuerte impacto sobre los ingresos y gastos del presupuesto municipal, por las razones que expone, manteniendo que encubre, sin aportación de ningún informe técnico-económico, una modificación sustancial de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital, con invocación de sentencias sobre la importancia de la memoria económica y la interdicción de

la arbitrariedad en garantía de los principios de buena administración, legalidad, economía, eficiencia y eficacia en la actividad administrativa.

El segundo se refiere a la nulidad de pleno derecho de la modificación operada por cuanto, en opinión de la recurrente, al ampliar el tiempo de estacionamiento, se altera la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado [art. 7, apartado d) de la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial].

El tercero alude a la nulidad de pleno derecho de la delimitación de plazas de estacionamiento efectuada en los artículos 68, 69, 70, 70 bis y 70 ter de la Ordenanza impugnada. Se denuncia la infracción del principio de legalidad del artículo 9.1 de la CE, de jerarquía normativa del artículo 9.3 de la CE y del artículo 149 de la CE en relación con los artículos 7 y 55 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; el artículo 134 y el Anexo I del Reglamento General de Circulación y el artículo 8 de la propia Ordenanza de movilidad para la ciudad de Madrid.

El cuarto motivo se refiere a la nulidad del apartado 1 del artículo 64 de la Ordenanza impugnada por cuanto el requisito de estar dado de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid y figurar al corriente de pago para obtener la condición de residente, no garantiza el principio de igualdad (art. 14 CE) y un trato no discriminatorio (art. 18 TUE) en relación con los titulares de vehículos matriculados en el Ayuntamiento de Madrid respecto de los que lo están en otros municipios.

El Tribunal Supremo no acoge ninguno de los motivos de casación esgrimidos por la recurrente, por lo que desestima el recurso de casación interpuesto, quedando firme la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 27 de abril de 2016, sin que, por tanto, sea objeto de anulación ninguno de los preceptos cuestionados de la Ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

#### **Destacamos los siguientes extractos:**

“(…) el planteamiento de la parte no desvirtúa la valoración y apreciaciones de la Sala de instancia sobre el alcance del acuerdo impugnado respecto de la Ordenanza de Movilidad objeto de impugnación, pues carece de justificación negar que se trata de una modificación alegando que se pone en marcha un nuevo sistema de estacionamiento regulado, denominado SER inteligente, cuando es precisamente esto lo que impone la modificación de la Ordenanza, como se desprende de la Memoria y según señala el texto introductorio, por cuanto dicho sistema inteligente integra consideraciones medioambientales y su operatividad está basada en la aplicación de Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) cuya implantación se llevará a cabo mediante el Contrato de Gestión Integral del Servicio Público de Movilidad de la Ciudad de Madrid, haciendo necesaria una modificación puntual de la Ordenanza de Movilidad vigente en los artículos referentes al SER, a efectos de posibilitar su funcionamiento. Es el nuevo sistema de gestión el que determina la modificación de la Ordenanza de Movilidad de 26 de septiembre de 2005 y su alcance en los términos que resultan del acuerdo impugnado de 28 de mayo de 2014, que a

su vez deroga la Ordenanza de Circulación para la Villa de Madrid, aprobada por Acuerdo Plenario de 30 de Julio de 1998.

Otro tanto cabe señalar respecto a la razón fundamental alegada por la parte recurrente, como conclusión de su planteamiento, según la cual se ha producido una modificación de la Ordenanza Fiscal, por "el establecimiento de una nueva tasa" al modificarse el *quantum* de las magnitudes económicas previstas en el Presupuesto del Ayuntamiento, con infracción del art. 25 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales y el art. 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos" (FJ 2º).

“(…) Desde estas consideraciones generales se justifica la apreciación de la Sala de instancia en cuanto entiende que la alegación sobre la alteración de la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado, como motivo de nulidad de la Ordenanza, constituye una opinión subjetiva de la parte, pues en ningún momento se acredita que la distribución entre los usuarios e incidencia en el tráfico, derivada de la modificación operada, resulte arbitraria, contraria a la naturaleza, finalidad y objetivos de la norma, que se indican en la Memoria, y queden fuera del ámbito de la discrecionalidad propia del ejercicio de la potestad normativa por el titular de la misma. Sin que ello resulte, tampoco, de las sentencias de este Tribunal Supremo de 26-12-1996 y 15-7-2002, invocadas por la parte, las cuales reconocen y justifican la competencia de las Corporaciones locales para regular la materia mediante las correspondientes ordenanzas, ejerciendo la función normativa de acuerdo con las exigencias sustantivas y formales a las que ha de sujetarse y en el ámbito de discrecionalidad propio de dicha función” (FJ 3º).

“(…) Se cuestiona en este motivo el criterio sostenido por la Sala de instancia sobre el alcance de la autonomía local en relación con la regulación en la Ordenanza de Movilidad impugnada del estacionamiento y, en concreto, con el color de la señalización en la vía pública de determinadas áreas de estacionamiento (…)

A la hora de determinar el ámbito competencial en el que se desenvuelve la autonomía local, en relación con el legislador estatal o autonómico se ha evolucionado, como señala la sentencia de 7 de octubre de 2019 (rec. 204/2008) desde una concepción basada en la idea de la vinculación positiva en razón del principio de legalidad, de suerte que la Corporación Local sólo podría actuar en la forma en que previamente hubiera sido habilitada por el legislador sectorial, no pudiendo dictar una ordenanza sobre una materia sin la previa habilitación de éste para ello, hacia una concepción que se acomoda mejor a una interpretación de las normas reguladoras del régimen competencial de tales Corporaciones que atiende, como es obligado, a una que con el carácter de fuente primaria y naturaleza de Tratado fue incorporada a nuestro Ordenamiento, cuál es la Carta Europea de Autonomía Local de 15 de octubre de 1985, ratificada por España por Instrumento de 20 de enero de 1988, que atiende a una vinculación negativa, que permite a aquéllas sin previa habilitación legal actuar, dictando también ordenanzas, en toda materia que sea de su competencia, si al hacerlo no contradice ni vulnera la legislación sectorial que pudiera existir (…)

Este cambio o evolución jurisprudencial encuentra su justificación en las exigencias derivadas de la aplicación de la Carta Europea de Autonomía Local, de 15 de octubre de 1985, ratificada por Instrumento de 20 de enero de 1988, que reconoce no sólo la autonomía local (artículo 3.1), sino también el principio de subsidiariedad (artículo 4.2), en virtud del cual las "entidades locales tienen, dentro el ámbito de la Ley, libertad plena para

ejercer su iniciativa en toda materia que no esté excluida de su competencia o atribuida a otra autoridad" (...)

En el sentido expuesto, venimos declarando, en SSTS de Sentencias de 11 de febrero de 2013 (recurso de casación nº 4490/2007), 8 de marzo de 2013 (recurso de casación nº 5778/2005), 2 de abril de 2013 (recurso de casación nº 97/2006) y 30 de abril de 2013 (recurso de casación nº 3027/2006), que <<viene declarando repetidamente (sentencias de 21 de mayo de 1997, 30 de enero de 2008 y 7 de octubre de 2009, entre otras) que de los artículos 25 a 28 LRBRL, interpretados de acuerdo con la cláusula de subsidiariedad que contiene la Carta Europea de Autonomía Local de 15 de octubre de 1985, ratificada por España mediante instrumento de 20 de enero de 1988 resulta una atribución genérica de potestades a los Ayuntamientos para intervenir en todo el conjunto de materias relacionadas en el artículo 25.2 de aquella disposición y que representan el contenido competencial en que se hace reconocible el principio de autonomía municipal garantizado en los artículo 137 y 140 de la Constitución>>".

Para valorar la proyección de estos criterios jurisprudenciales sobre el alcance de las competencias municipales, en relación con la materia regulada en la Ordenanza de Movilidad impugnada, conviene tener en cuenta la trascendencia de la misma, que se refleja ya en las sentencias de esta Sala de 26 de diciembre de 1996 (rec. 7695/94) y 15 de julio de 2002 (rec. 7729/97), en las que se dice que: "esta Sala considera que la ordenación del tráfico urbano adquiere en nuestros días una nueva y relevante dimensión pública. Puede afirmarse sin exageración que su correcta regulación influye no sólo en la libre circulación de vehículos y personas sino incluso también en el efectivo ejercicio de otros derechos como el de acceso al puesto de trabajo, el disfrute de servicios tan imprescindibles como los sanitarios, educativos, culturales etc., sin excluir desde luego su conexión con la protección del medio ambiente y la defensa del Patrimonio Artístico, amenazados uno y otro por agresiones con origen en dicho tráfico. La calidad de la vida en la ciudad tiene mucho que ver con el acertado ejercicio y la adecuada aplicación de cuantas técnicas jurídicas -normativas, de organización de los servicios públicos, de gestión del demanio público, etc.- están a disposición de las Administraciones Públicas competentes en la materia. La disponibilidad de espacios físicos en zonas de dominio público para el estacionamiento de vehículos, su ocupación temporal de un modo limitado y rotativo, de manera que sea posible su reparto entre los eventuales usuarios a las diferentes horas del día, forma parte de ese conjunto de medidas que sirven para paliar los aspectos negativos de una realidad social -la del incremento constante de vehículos que circulan por las ciudades- que afecta a intereses que, por ser de todos, adquieran la condición de intereses colectivos (...)

En primer lugar, la competencia del Ayuntamiento para establecer medidas de estacionamiento limitado, resulta del art. 7.b) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto articulado aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que atribuye a los Municipios competencia para: "La regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el

fin de favorecer su integración social". Habilitación legal que también se establece en la Ley 22/2006, de 4 de julio de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, cuyo art. 39, relativo a la ordenación local del tráfico, dispone que: "1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados." Añade el art. 40, relativo a las competencias en materia de seguridad vial, que: "corresponde al Ayuntamiento de Madrid la policía administrativa preventiva de la seguridad vial en toda clase de vías urbanas, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación.

Esta competencia comprende en todo caso:

a) La regulación y el control de cualesquiera de los usos de que sean susceptibles las vías y los espacios abiertos al tránsito de personas, animales y toda clase de vehículos y del tráfico y la circulación por ellos, garantizando, en todo caso, los derechos fundamentales de las personas.

La regulación comprende la señalización correspondiente; la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, cuando proceda de acuerdo con el ordenamiento jurídico; la imposición de la exhibición en lugar visible de distintivo o, en su caso, la instalación de un mecanismo sustitutivo para la acreditación del cumplimiento de la obligación legal de aseguramiento, de la autorización de acceso a zonas restringidas y el pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica; y el establecimiento de medidas de discriminación positiva por razón de discapacidad."

Por su parte el art. 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, dispone que el Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, entre otras materias: Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

De tales preceptos resulta la existencia de habilitación legal del Ayuntamiento para establecer mediante la correspondiente Ordenanza un sistema de estacionamiento regulado, que incluye la señalización correspondiente, señalización que, como se indica en la citada sentencia de 26 de diciembre de 1996, es un instrumento para la ejecución o efectividad de la regulación establecida, en este caso el estacionamiento, lo que significa que es la señalización la que sirve a la regulación establecida y, por ello, es la regulación la que condiciona la necesidad y alcance de la señalización y no a la inversa.

Ello significa que a la hora de determinar, desde el criterio de la vinculación negativa, si la ordenanza se mantiene dentro del marco de la habilitación legal y si contradice o vulnera la legislación sectorial, no pueden disociarse la regulación establecida y su señalización, pues si se reconoce la habilitación legal para establecer un determinada regulación, en este caso sistema de estacionamiento, que no se contempla en la legislación sectorial ni se opone a ella, como es el caso, no puede invocarse, de manera disociada, una normativa sectorial de

señalización que no se refiera a esa regulación, en este caso de estacionamiento SER de contenido y alcance precisados en la Ordenanza y muy distinto a la tradicional limitación o zona azul a que se refiere la normativa sectorial invocada por la asociación recurrente, cuando se remite al art. 55 del Real Decreto Legislativo 339/1990, el art. 134 y Anexo I del Reglamento General de Circulación y la Orden de 16 de julio de 1987. Que esto es así y que en la legislación sectorial no se contempla un régimen de estacionamiento regulado semejante al que se establece en la Ordenanza de Movilidad impugnada ni la señalización correspondiente, viene a reconocerlo la propia parte recurrente cuando, al invocar en apoyo de su postura la sentencia del TSJ de Madrid de 13 de enero de 1985, señala que en el frustrado proyecto de Real Decreto de modificación del Reglamento General de Circulación elaborado por el Gobierno en 2014, se preveía una modificación del art. 171 para incorporar al Catálogo Oficial de Señales marcas viales de otros colores con la finalidad de dar respuesta a las necesidades de los municipios.

La aplicación del criterio sostenido por la parte vendría a cuestionar el ejercicio de la potestad normativa de la Corporación local para la regulación del sistema de estacionamiento en los términos que se establece en la Ordenanza, potestad que no se discute, impidiendo de hecho su efectividad mediante la adecuada señalización, y ello mediante la invocación de la previsión en la norma sectorial de un determinado color de señalización, referido a una modalidad de limitación de estacionamiento que no abarca ni comprende el más amplio y completo sistema de regulación establecida en la Ordenanza, que exige para su desarrollo una señalización adecuada.

Por otra parte, dados los términos en los que se produce la regulación, se observa que el ejercicio de la potestad normativa por el Ayuntamiento, en el aspecto cuestionado, se desenvuelve en el marco de respeto a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y congruencia, a que se refería la citada sentencia de 15 de julio de 2002, manteniendo con carácter general la señalización azul respecto de las áreas de limitación horaria y contemplando la utilización de otro color en lo imprescindible para la adecuada señalización de otras limitaciones (residentes) que responden, además, a otras razones que justifican el establecimiento del sistema de estacionamiento regulado, a las que se refieren la sentencia que acabamos de citar y la de 16 de diciembre de 1996, que se han reproducido antes.

Todo ello lleva a concluir que la Ordenanza de Movilidad impugnada, al establecer la señalización vial correspondiente al régimen de estacionamiento contemplado en la misma, no invade competencias ni contradice la normativa sectorial invocada por la recurrente, por lo que no son de apreciar en la sentencia recurrida las infracciones que se denuncian en este motivo de casación, que, en consecuencia, debe ser desestimado (...)

No son óbice para ello las alegaciones de la parte sobre la incorporación a nuestro derecho de la legislación internacional contenida en el Convenio de Viena sobre Señalización Vial de 1968 y en el Protocolo Europeo sobre señalización Vial de 1973, pues, precisamente por ello, su valoración e interpretación se lleva a cabo atendiendo a los términos en que se recoge en el derecho interno. En todo caso y en cuanto a la proyección internacional de dicha normativa, no puede dejarse de significar la ausencia en la justificación del recurso de cualquier referencia al estado de la cuestión relativa a la regulación y señalización de sistemas de estacionamiento limitado en las diferentes ciudades europeas.

Tampoco es de aplicación al caso la STC 132/1998, de 18 de junio, que se refiere a la señalización correspondiente a carreteras, en relación con la aprobación de un Plan de carreteras de una comunidad autónoma.

Lo mismo ocurre con la invocación de la sentencia del TSJ de Madrid de 13 de enero de 2005, que se refiere a la Ordenanza de Circulación de Madrid y a un precepto de la misma (art. 8) en el que genéricamente se atribuye a la Autoridad Municipal su aprobación, cuando se trate de señales no incluidas en el Reglamento General de Circulación, situación distinta a la que se contempla en este recurso, de manera que no resulta justificada la invocación de los principios de tutela judicial y seguridad jurídica por la recurrente” (FJ 4º).

### **Comentario de la autora:**

Esta Sentencia resulta de gran interés en orden a determinar el alcance de la potestad normativa municipal en materia de movilidad. A raíz del examen del recurso de casación planteado por la asociación Automovilistas Europeos Asociados (AEA) contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de mayo de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid, el Tribunal Supremo precisa que la competencia del Ayuntamiento de Madrid para establecer medidas de estacionamiento limitado como las previstas en dicha Ordenanza, cuestionada en el recurso, resulta del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; de los artículos 39 y 40 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y régimen especial de Madrid; y del artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de bases de régimen local, que incluye entre las materias que el municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, la de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. De estos preceptos resulta la existencia de habilitación legal del Ayuntamiento para establecer mediante la correspondiente Ordenanza un sistema de estacionamiento regulado, que incluye la señalización correspondiente, en la medida en que constituye un instrumento para la ejecución o efectividad de la regulación establecida (en este caso, el estacionamiento) y, por ello, es la regulación la que condiciona la necesidad y alcance de la señalización y no a la inversa. De este modo, a la hora de determinar, desde el criterio de la vinculación negativa a la Ley, si la Ordenanza cuestionada se mantiene dentro del marco de la habilitación legal y si contradice o vulnera la legislación sectorial, entiende el Tribunal Supremo que no puede disociarse la regulación establecida y su señalización, habida cuenta de que si se reconoce la habilitación legal para establecer una determinada regulación (en este caso, del sistema de estacionamiento) que no se contempla en la legislación sectorial ni se opone a ella, no puede invocarse, de manera disociada, una normativa sectorial de señalización que no se refiera a esa regulación, de contenido y alcance muy distinto a la tradicional limitación o zona azul a que se refiere la normativa sectorial invocada por la recurrente.

Por otra parte, esta Sentencia utiliza, de nuevo, como ya ha hecho en otras materias ambientales (por ejemplo, ecoeficiencia energética y energías renovables, purines y lodos de depuración, caminos rurales...), una interpretación del principio de legalidad como vinculación negativa, a la hora de determinar el alcance de la potestad normativa municipal (en esta ocasión, en materia de movilidad) y enjuiciar la legalidad de una determinada ordenanza. En efecto, a la hora de precisar el ámbito competencial en que se desenvuelve la

autonomía local, en relación con el legislador estatal o autonómico, la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha evolucionado desde una concepción del principio de legalidad basada en la idea de la vinculación positiva a otra que atiende a una vinculación negativa. Si bien con anterioridad se entendía que el municipio sólo podría actuar en la forma en que previamente hubiera sido habilitado por el legislador sectorial y no podía dictar una ordenanza sobre una materia sin la previa habilitación de éste para ello, ahora se ha producido una evolución hacia otra concepción que se acomoda mejor a una interpretación de las normas reguladoras del régimen competencial con arreglo a la Carta Europea de Autonomía Local de 15 de octubre de 1985, ratificada por España por Instrumento de 20 de enero de 1988. Se trata de una concepción en torno a la vinculación negativa, que permite a los municipios actuar en ámbitos en los que no disponen de previa habilitación legal, dictando también ordenanzas, en toda materia que sea de su competencia, si al hacerlo no contradice ni vulnera la legislación sectorial que pudiera existir. Como señala el Tribunal Supremo en esta Sentencia, este cambio o evolución jurisprudencial se justifica en las exigencias derivadas de la aplicación de la Carta Europea de Autonomía Local, de 15 de octubre de 1985, que reconoce no sólo la autonomía local (artículo 3.1), sino también el principio de subsidiariedad (artículo 4.2), en virtud del cual las “entidades locales tienen, dentro el ámbito de la Ley, libertad plena para ejercer su iniciativa en toda materia que no esté excluida de su competencia o atribuida a otra autoridad”.

**Enlace web:** [Sentencia STS 3912/2019 del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 2019](#)