# Escrito de alegaciones de Smart Cycles (Donkey Republic)

ante el Ayuntamiento de Barcelona en el trámite de información pública de la aprobación provisional de la modificación de la ordenanza fiscal 3.10, relativa a las tasas por la utilización privativa del dominio público municipal.

Barcelona, 11 de enero de 2019

#### PRESENTACION:

Smart Cycles es una empresa basada en Barcelona empleando 4 personas and number of part time. Es también la filial española de la Donkey Republic, una empresa Europea basada en Copenhague, Dinamarca desde 2016. Nuestra experiencia durante estos cuatro últimos años en grandes metrópolis Europeas, nos ha permitido desarrollar un conocimiento que nos ayuda ofrecer un servicio adaptado y sobre medida para cualquier ciudad. Para nosotros, es importante respetar el espacio público y permitir a las ciudades y barrios de mantener una visión de conjunto sobre las estaciones virtuales donde se puede aparcar los vehículos y el número de bicicletas. Para contribuir a esta transparencia, hemos compartido con la Municipalidad con mucho gusto datos muy detallados sobre el rendimiento de nuestro sistema. El servicio que Donkey Republic ofrece está basado sobre los pagos hechos por nuestros usuarios. Cumplimos con las leyes Europeas de protección de datos privados. Tampoco hacemos pagar al usuario un depósito para reservar las bicicletas. Ofrecemos bicicletas de alta calidad como las que la gente en Holanda o en Dinamarca utilizan, que respetan las normas europeas (ISO 4210). Nuestras bicicletas están fabricadas en Europa. Nuestro modelo de estación virtual permite a nuestros usuarios de guardar la bicicleta mientras que la utilizan y también después de bloquearla. Ofrecemos entonces un servicio que ayuda a los visitantes, como a la gente que no posee su propia bicicleta además de los que quieren sólo hacer la última parte de su trayecto en bicicleta.

En Barcelona, nuestras estaciones virtuales se localizan en aparcamientos para bicis. Nuestro servicio no es un servicio "free-floating" y creemos en la necesidad de regulación para una ciudad bien ordenada. Tenemos evidencias de buena práctica en todas las ciudades donde operamos incluyendo ciudades europeas donde operamos como servicio público (como en Aarhus) o con una licencia ortegada por la municipalidad (Viena y Utrecht).

Donkey Republic es miembro de la Federación Europea de Ciclistas y de COMO (como.org.uk) que a su turno dan consejos a las ciudades Europeas sobre las plataformas de bicicletas de uso compartido. Siguiendo las reglas de estas organizaciones y también visto los precedentes establecidos durante este último año por ciudades Europeas como Viena, Berlín, Dublín sostenemos la tendencia siguiente:

#### Un proceso de convocatoria de propuestas:

Tener un proceso simple y transparente

#### Operadores limitados pero garantizando la competencia:

Trabajar con un modelo de licencia donde se autoriza desde 2 hasta 4 iniciativas de empresas de bicicletas de uso compartido para servir la ciudad en función de su talla **Un modelo de licencia:** 

Atribuir a cada operador una cierta cantidad de bicis, ej: 3000 bicis (según la talla de la ciudad) y cada año este número puede aumentar dependiendo del uso de las bicis.

Pensamos que unos criterios son muy importantes para seleccionar operadores de bicis compartidas en una ciudad:

- 1 Aparcamiento designado para bicis donde se puede atar la bici con una cadena.
- 2 Habilidad del operador para controlar donde se puede aparcar sus bicis.
- 3 Mantenimiento de las bicis y capacidad para recogerlas cuando necesario.
- 4 Una alta calidad de bicis
- 5 Una empresa respetuosa de las leyes europeas y sobretodo de la RGPD
- 6 Una empresa con prácticas éticas en los mercados donde está presente.

Es importante que el operador se de cuenta de que las ciudades europeas son muy diferentes de las asiáticas y americanas. El espacio público en las aceras en Europa es mucho más pequeño y por eso necesitamos regulaciones decididas por la ciudad, que tengan en cuenta las necesidades de servicios privados de micro-movilidad.

#### Presentacion de SMART CYCLES

			actu	ctuando		condición	de	director y	administrad	or de	Sm	art
Cycles	SL,	empresa	cuyo	NIF	es	NIF		y con	domicilio a	efect	os	<u>de</u>
notificaciones en la									compa	rece y	cor	no
mejor p	da en Dere	cho, E	XPC	NE								

Que el BOP de Barcelona, de fecha 26 de noviembre de 2018, publica el Anuncio del Ayuntamiento de Barcelona por el que se someten a información pública las modificaciones de distintas Ordenanzas Fiscales aprobadas provisionalmente por el Plenario del Consell Municipal, el 23 de noviembre de 2018, para el ejercicio 2018 y sucesivos, por un plazo de 30 días hábiles en el que los interesados pueden presentar las reclamaciones que es estimen oportunas.

Que, en tiempo y forma debidos, al amparo de lo establecido por el artículo 83 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y por el artículo 17 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, SMART CYCLES comparece en el trámite de información pública y formula sus reclamaciones en relación con la Modificación de la Ordenanza fiscal número 3.10, reguladora de las Tasas por utilización privativa del dominio público municipal y la prestación de otros servicios, de acuerdo con las siguientes

#### **ALEGACIONES**

### OBJETO DE LAS ALEGACIONES Y MARCO EN EL QUE SE SITÚAN

- SMART CYCLES presenta estas alegaciones en relación con el establecimiento de una tasa por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público municipal para bicicletas y motocicletas eléctricas compartidas en régimen de explotación económica.
- 2. Por su íntima conexión, y planificación conjunta municipal, en el presente escrito también se formulan alegaciones relativas al proyectado establecimiento de unas licencias como título jurídico habilitante previo para esa ocupación, así como relativas a la prevista limitación del número de licencias, sin perjuicio de reiterarlas y completarlas en un trámite posterior.
- 3. En este sentido, en el documento de presentación denominado "Sharing: proposta de regulació", de noviembre de 2018, el Ayuntamiento expone que dicha propuesta está compuesta de dos decretos de Alcaldía (uno para el otorgamiento de licencias y otro para la reserva de anclajes para bicicletas particulares de uso personal) y de la modificación de las Ordenanzas fiscales que nos ocupa.
- 4. En concreto, y por este orden, se prevé aprobar definitivamente la modificación de la Ordenanza fiscal durante este mes de enero de 2019; y aprobar definitivamente los decretos de Alcaldía en el mes de marzo de 2019.
- 5. Así las cosas, es evidente la íntima vinculación entre el establecimiento de la tasa y el establecimiento de las licencias limitadas. Y así se reconoce en el Informe de 28 de junio de 2018, de la Coordinadora Técnica de Gerencia de Movilidad e Infraestructuras Ecología Urbana, en el que se concluye que la tasa es necesaria precisamente para otorgar las licencias que habiliten la ocupación del dominio público.
- 6. Es por ello que deben admitirse también en este trámite las alegaciones dirigidas al establecimiento de las licencias y el Ajuntament de Barcelona deberá pronunciarse sobre ellas, remitiendo a SMART CYCLES una respuesta razonada sobre todas las alegaciones formuladas, de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 83.3 y 88.1 de la Ley 39/2015.

## II ALEGACIÓN PREVIA

- 1. SMART CYCLES formula las siguientes alegaciones desde una perspectiva estrictamente jurídica pero también desde el conocimiento de la realidad del transporte y la movilidad en la actualidad. Por ello, en primer lugar, quiere trasladar al Ajuntament que está de acuerdo en la necesidad de establecer una regulación que permite a la ciudad de crear una industria saludable y respetuosa de los habitantes y que atienda las demandas de movilidad sostenible y eficiente de los ciudadanos. No obstante, considera que la concreta regulación proyectada incurre en infracciones que debe poner de manifiesto. Con ello espera que la iniciativa se revise, no se apruebe definitivamente y se plantee de nuevo con una mayor intervención de los operadores.
- La propuesta de regulación del Sharing presenta un planteamiento con un ámbito territorial de aplicación urbano. Al respecto, llamamos la atención sobre la posibilidad de que los operadores puedan ofrecer un servicio de movilidad sostenible compartida en un ámbito metropolitano.
- En este sentido, a excepción del Bicing, la gestión de flotas del transporte público cuenta de un marco regulatorio común en el conjunto del área metropolitana de Barcelona, dando respuesta a una demanda de movilidad conjunta que requiere de concordancia intermunicipal.
- 4. El mercado de los servicios de movilidad compartida se trata de un mercado no maduro. La imposición de tasas con el mismo precio para bicicletas tradicionales y motos eléctricas (así como de licencias con numerus clausus) hará que este modelo no sea sostenible ni en el corto ni el medio plazo. Esta regulación resulta, además, contradictoria con la política que dice apoyar el consistorio de fomento de la movilidad sostenible, saludable, compartida, inteligente y de última milla. Los operadores privados de bicis compartidas son agentes necesarios para que se produzca el cambio.

### III LEGITIMACIÓN

SMART CYCLES está particularmente legitimada para participar en la tramitación de las iniciativas que nos ocupan, intervenir mediante la presentación de

estas alegaciones y representar al colectivo de empresas interesadas. En efecto, SMART CYCLES es una empresa española que pertenece a Donkey Republic, la startup danesa innovadora y transformadora que cree y trabaja por el desarrollo de la movilidad sostenible y saludable basada en Internet y las Nuevas Tecnologías proponiendo bicicletas compartidas. Este sistema funciona con estaciones de recogida y de entrega de la bicicleta que se ubican donde se pueden aparcar las bicis en Barcelona y que se puede ver en la aplicación de Donkey Republic. Las localizaciones y el número de bicis en cada estación pueden cambiarse si la municipalidad lo necesita.

Queremos promover un modelo de movilidad que haga más sostenible la vida en los entornos urbanos. Por un lado, reduciendo la contribución del transporte a la contaminación atmosférica y acústica de las ciudades y disminuyendo el espacio que los vehículos ocupan en ella (que queda libre para otros usos). Además, permite reducir la congestión urbana. Por otro, racionalizando el uso actual de los vehículos que se utilizan para el transporte de personas y ofreciendo más autonomía a los usuarios. Estamos presente en más de 50 ciudades en Europa. Colaboramos con varias municipalidades en Europa y nos comprometemos a trabajar juntas por el respeto y la consecución de sus objetivos por un futuro más sostenible, tanto a nivel económico como social, y a trabajar mano a mano con las instituciones para desarrollar marcos regulatorios justos, inclusivos, proporcionados y adaptados a las necesidades reales de los ciudadanos.

Por todo ello es indiscutible la condición de interesada de SMART CYCLES en el presente procedimiento administrativo de modificación de la Ordenanza fiscal 3.10, así como en el relativo al establecimiento de las licencias limitadas en su número.

El fundamento jurídico de tal condición de interesada resulta de los artículos 9.2 (participación pública), 23.1 (derecho fundamental a la participación pública) y 105.a) (audiencia de las asociaciones representativas en el procedimiento de elaboración de disposiciones generales) de la Constitución española.

Y más concretamente deriva de los artículos 4.1.c) (concepto de interesados en el procedimiento administrativo), 4.2 (titularidad de intereses legítimos colectivos de las asociaciones representativas de intereses económicos y sociales) y 133.2 (participación en la elaboración de disposiciones generales) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones.

Así las cosas, procede que ese Ajuntament reconozca la condición de interesada de SMART CYCLES en los procedimientos indicados y que le notifique individualmente la respuesta razonada sobre todas las alegaciones presentadas.

# IV sobre el establecimiento de una tasa para bicicletas tradicionales y motos eléctricas compartidas

#### INTRODUCCIÓN

La tasa cuyo establecimiento se ha aprobado provisionalmente grava la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público municipal por parte de empresas dedicadas a la explotación económica del sharing de bicicletas y motocicletas; en concreto, por aparcar en el dominio público.

- Así, en primer lugar, se proyecta modificar la Ordenanza fiscal 3.10 para añadir como sujeto pasivo al artículo 4, relativo a los obligados tributarios, a los titulares de la actividad de explotación económica del uso compartido de bicicletas y motocicletas.
- 2. Por otro lado, en segundo término, se proyecta incluir en los supuestos de no sujeción, con una nueva letra k) en el artículo 3, el aprovechamiento especial del dominio público del servicio de transporte público del servicio de transporte público urbano de titularidad del Ayuntamiento de Barcelona basado en el uso compartido de bicicletas públicas ("Bicing").
- 3. Y, finalmente, en los apartados 2.4 y 2.5 del artículo 7, relativo a la cuota tributaria, se fija el concreto coeficiente corrector de calle (FCC) y coeficiente corrector de la clase de ocupación o aprovechamiento (FCA).

Cabe destacar que no se proyecta introducir ninguna disposición transitoria sobre esta tasa de modo que, caso de aprobarse definitivamente con idéntico o similar contenido del aprobado provisionalmente, habrá que estar a su entrada en vigor, estando las consiguientes liquidaciones limitadas por los principios de equivalencia, proporcionalidad y de prohibición de enriquecimiento injusto en favor del Ayuntamiento.

### V INFRACCIONES DE PROCEDIMIENTO

# Nulidad del procedimiento porque no se ha seguido el preceptivo trámite de consulta pública previa

- 1. El artículo 133 de la Ley 39/2015 establece que, con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de reglamento, se sustanciará una consulta pública. Pero resulta que, en el supuesto que nos ocupa, no se ha seguido este trámite preceptivo, y ello es determinante de la nulidad del procedimiento según establece el artículo 47.2 de la propia Ley 39/2015. Pasamos a analizarlo.
- 2. Así, lo primero que debe decirse es que este primer inciso del apartado 1 del artículo 133 ha sido expresamente declarado constitucional y básico por la reciente Sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional número 55/2018, de 24 de mayo de 2018 por la que estima parcialmente el recurso de inconstitucionalidad interpuesto por la Generalitat de Catalunya contra varios artículos de la Ley 39/2015 y, entre ellos, el artículo 133. Pues bien, en el fundamento jurídico 7.c) el TC literalmente establece que:

"La participación ciudadana está regulada en el art. 133 de la Ley 39/2015. Este precepto no impide que las Comunidades Autónomas disciplinen, en cuanto a sus propias iniciativas normativas, aspectos tales como la duración de las consultas, el tipo de portal web en el que se llevan a cabo, su grado de difusión o el nivel de trasparencia de la documentación y las alegaciones aportadas. Tampoco impide que incrementen los niveles mínimos de participación asegurados con carácter general y, por tanto, que acoten o reduzcan las excepciones previstas. No obstante, fija una serie relevante de extremos en relación con las formas, contenidos y destinatarios de las consultas.

La STC 91/2017, FJ 6, es la primera que ha enjuiciado la cobertura competencial de previsiones estatales relativas a la participación ciudadana durante la elaboración de cualesquiera disposiciones administrativas. Hasta entonces, este Tribunal había tenido oportunidad de examinar únicamente regulaciones estatales sobre la audiencia y la información pública durante la elaboración de instrumentos normativos concretos: las "disposiciones de carácter general relativas a materias que afecten directamente a consumidores y usuarios" [ STC 15/1989, de 26 de enero (RTC 1989, 15) , FJ 7 c)], la planificación ecológica ( STC 102/1995, de 26 de junio (RTC 1995, 102) , FJ 13) y el planeamiento urbanístico [ STC 61/1997, de 20 de marzo (RTC 1997, 61) , FJ 25 c)].

De acuerdo con la STC 91/2017, FJ 6, deben reputarse bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas las previsiones siguientes: "se establecerán los mecanismos de consulta con los agentes implicados que estimulen su participación activa en el proceso de elaboración normativa" (art. 4.6 de la Ley 2/2011); las Administraciones públicas "prestarán la máxima atención al proceso de consulta pública en la elaboración de sus proyectos normativos" (art. 5.2 de la Ley 2/2011).

El art. 133, en sus apartados 1, primer inciso ("Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública") y 4, primer párrafo, contiene normas con parecido tenor que pueden reputarse bases del régimen jurídico de las Administraciones

<u>públicas (art. 149.1.18 CE)</u>, aplicables en cuanto tales a la elaboración de reglamentos autonómicos. Las demás previsiones del art. 133 descienden a cuestiones procedimentales de detalle desbordando el ámbito de lo básico; vulneran por ello las competencias estatutarias de las Comunidades Autónomas en relación con la elaboración de sus propias disposiciones administrativas.

Procede, en consecuencia, declarar que los arts. 132 y 133 -salvo el primer inciso de su apartado 1 y el primer párrafo de su apartado 4- de la Ley 39/2015 son contrarios al orden constitucional de competencias, resultando por ello inaplicables a las Comunidades Autónomas. Tampoco en este caso la declaración de la invasión competencial conlleva la nulidad, habida cuenta de que los preceptos se aplican en el ámbito estatal sin que ello haya sido objeto de controversia en el presente proceso (STC 50/1999 (RTC 1999, 50), FFJJ 7 y 8)."

3. En segundo lugar, debemos constatar la naturaleza jurídica reglamentaria y de disposición general de las Ordenanzas fiscales. En este sentido, cabe citar entre muchas otras la Sentencia núm. 418/2017, de 30 de mayo, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección 1ª), del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, en el Fundamento de Derecho Tercero, se refiere a la Ordenanza fiscal núm. 22 del Ayuntamiento de Cardedeu como una disposición de carácter general:

«Pues bien, en el presente caso, como hemos dicho con anterioridad, no se nos ha puesto de manifiesto signos de ultraactividad de la <u>Ordenanza derogada</u>, por lo que procede la desestimación del motivo. Y es que como se señaló en el Fundamento de Derecho Cuarto de la Sentencia de la Sección Cuarta de esta Sala, de 12 de diciembre de 2008, antes invocada, "... cuando no se allega aquella ultraactividad de la <u>disposición general derogada</u>, ni tampoco que pendan procesos judiciales que hayan de enjuiciar anteriores actos de aplicación de la misma, y sí sólo que los preceptos tal vez ilegales de ella han sido reproducidos en la posterior disposición general derogatoria, entonces el pronunciamiento jurisdiccional referido a la impugnación directa de aquélla deja de ser tal».

4. También la Sentencia núm. 2/2005, de 12 de enero, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección 1ª), del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, se refiere a una ordenanza fiscal como una disposición de carácter general en el Fundamento de Derecho Tercero:

«Ciertamente el Juzgado de lo Contencioso en caso de considerar –como efectivamente sucede— ilegal el contenido de la disposición general aplicada en el supuesto de que se trata, lo que debió hacer era proceder a la anulación de los concretos actos dictados en aplicación de aquella, y una vez firme dicha sentencia estimatoria, proceder a plantear la cuestión de ilegalidad ante el Tribunal Competente —esta misma Sala que conoce de Apelación para conocer del recurso directo contra dicha disposición General (O.F. núm. 3)—, resultando improcedente el pronunciamiento contenido en la parte dispositiva de la sentencia de anulación de las

disposiciones de la ordenanza fiscal en cuestión, debiéndose estimar la presente alzada en este particular».

5.De la misma forma se pronunció la Sentencia núm. 913/2009, de 25 de septiembre, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección 1ª), del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Fundamento Jurídico Sexto):

«Por eso <u>nuestra conclusión ha de ser coincidente con la contenida en la repetida Sentencia del Tribunal Supremo, de 16 de febrero de 2009</u>, en especial porque el informe técnico-económico que sirve de fundamento a la Ordenanza de autos es mucho más completo y detallado que el allí enjuiciado; de tal forma que:

- -- No cabe argüir que no se toma en consideración para el cálculo del importe de la tasa la intensidad de uso, máxime si tenemos en cuenta que el tiempo de duración del aprovechamiento, así como el coeficiente aplicable a cada operador según su cuota de mercado en el municipio, son parámetros que están midiendo de forma exacta y precisa la intensidad de uso.
- -- No puede admitirse que al fijar la cuantía de la tasa deba valorarse la utilidad derivada para cada contribuyente en concreto de la utilización o aprovechamiento especial del dominio público local que dicho contribuyente haga en particular, pues la Ordenanza es necesariamente una disposición general y abstracta que no puede contener una regulación "intuitu personae", sino que se limita a valorar tal utilidad en términos generales para las empresas que prestan las distintas clases de servicios de suministro».
  - 6. Asimismo, destacamos la Sentencia núm. 194/1993, de 1 de abril, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en la que, en el Fundamento de Derecho Segundo, el Tribunal ya reconoció el carácter de disposición general de una ordenanza fiscal, aprobada precisamente, por el Ayuntamiento de Barcelona:

#### «SEGUNDO.-

De lo expuesto anteriormente, se llega a la conclusión de que la modificación de una disposición general que regula el servicio de limpieza y recogida de basuras, debe llevarse a cabo por el procedimiento adecuado para ello, y no por medio de una disposición general, de naturaleza y finalidad diferente, como es una Ordenanza Fiscal, donde se produce una evidente contradicción entre lo regulado anteriormente por su propia Ordenanza y la última de naturaleza fiscal».

7. En la misma línea, cabe citar la Sentencia núm. 921/2000, de 22 de julio, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección 1ª), del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña que declara que las ordenanzas fiscales son producto de la potestad normativa local:

#### **«CUARTO**

Resulta evidente, por fin, que la nueva regulación de <u>la impugnación indirecta de disposiciones de carácter general afecta de lleno a las Ordenanzas municipales en general, y a las fiscales o relativas a cualquier ingreso de Derecho público en particular, poniendo en primer plano este producto de la potestad normativa local».</u>

8. Y, finalmente, la Sentencia núm. 921/2000, de 22 de julio, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección 1ª), del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña confirmó la naturaleza reglamentaria de las ordenanzas fiscales cuando declaró que:

«La Ordenanza Fiscal no es sino la forma de desarrollo y la manera de exteriorizar la potestad normativa de los Entes Locales, actualizada bajo la modalidad de Reglamento Administrativo. Así expresamente lo menciona el art. 106 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, y así se desprende de lo dispuesto en los arts. 16 a 19 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, y expresamente del contenido del párr. 2º de este último precepto».

Uno de los límites genéricos previstos en la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, es el que previene el art. 9.1°, donde se prohíbe el reconocimiento de beneficios fiscales diferentes a los expresamente previstos en las leyes. Este precepto es una consecuencia necesaria del principio de legalidad, pues dado que las ordenanzas fiscales son normas reglamentarias, como tales están limitadas por el principio de reserva de ley, tal como está establecido en nuestra Constitución, y concretado a nivel de ley ordinaria en el art. 10 LGT que expresamente exige, en su letra «b» la regulación por Ley del «establecimiento, supresión y prórroga de las exenciones, reducciones y demás bonificaciones tributarias».

- 9. Todo lo dicho hasta aquí acredita la aplicación al caso del artículo 133 de la Ley 39/2015, por tratarse de la elaboración de la modificación de una disposición general.
- 10. No obstante ello, lo cierto es que en el "Informe de conformidad", de 30 de octubre de 2018, de la Dirección de Presupuestos y Política fiscal del Ayuntamiento, que figura en el expediente administrativo, no se niega la aplicación de dicho precepto pero se considera que no resulta preceptivo el

trámite de consulta ciudadana previa por tratarse, a su entender, de la simple incorporación de una nuevo coeficiente corrector a la fórmula general de la tasa. Y para ello cita el apartado 4 de dicho artículo 133 que establece los supuestos en los que podrá prescindirse de dicho trámite. Pero tal criterio no puede prosperar. Y es que el Informe de conformidad obvia el pronunciamiento del Tribunal Constitucional antes referido, que declara inconstitucional el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 133 de la Ley 39/2015. Con ello decae la supuesta cobertura jurídica para prescindir del trámite preceptivo.

- 11. Es más, no es cierto el punto de partida del Informe, puesto que no se está ante la simple incorporación de un coeficiente corrector, sino ante la introducción de un nuevo hecho sujeto a la tasa, de un nuevo sujeto pasivo y de un supuesto de no sujeción (el Bicing).
- 12. Por tanto, se trata propiamente de la modificación de una Ordenanza fiscal que, como tal modificación, debe seguir los mismos trámites que su aprobación originaria, y en la que no concurre ninguno de los supuestos que, de acuerdo con el TC, podrían permitir que se prescindiera del preceptivo trámite de consulta previa por cuanto no es una norma organizativa, no es una norma presupuestaria ni concurren razones "graves" de interés público que los justifiquen.

Por todo ello procede dejar sin efecto la modificación de la Ordenanza por el vicio de nulidad en que se ha incidido en su tramitación, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 47.2 de la Ley 39/2015.

# VI Falta de justificación completa y suficiente de la cuantificación de la tasa

1.Por su parte, en el documento de presentación denominado "Sharing: proposta de regulació", de noviembre de 2018, el Ayuntamiento identifica distintos "riesgos" del vehículo compartido, como son la fuerte ocupación del espacio público, supuestos problemas de competencia entre empresas, la sobreocupación del aparcamiento y la falta de civismo al aparcar por parte de los usuarios. Le entendemos perfectamente pero la fijación de los coeficientes correctos nos parece mal calculada. Nos referimos al Informe económico de 30 de octubre de 2018. En este sentido debe recordarse lo que literalmente exige el artículo 25 de la Ley de Haciendas Locales, cuando establece que:

"Los acuerdos de establecimiento de tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, o para financiar total o parcialmente los nuevos servicios, deberán adoptarse a la vista de informes técnico-económicos en los que se ponga de manifiesto el valor de mercado o la previsible cobertura del coste de aquellos, respectivamente. Dicho informe se incorporará al expediente para la adopción del correspondiente acuerdo."

Por su parte, el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de tasas y precios públicos dispone que:

"Toda propuesta de establecimiento de una nueva tasa o de modificación específica de las cuantías de una preexistente deberá incluir, entre los antecedentes y estudios previos para su elaboración, una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta.

La falta de este requisito determinará la nulidad de pleno derecho de las disposiciones reglamentarias que determinen las cuantías de las tasas."

2. Pues bien, en el Informe indicado no se encuentra ninguna justificación del valor que tiene en el mercado la utilidad derivada de aquella utilización o aprovechamiento especial del dominio público. Sin más, afirma que se toma como referencia el mercado de locales comerciales y que se considera el valor medio de la zona *prime*.

Al respecto, no se puede tomar como referencia, para el establecimiento de la tasa por aparcar una bicicleta o una motocicleta en la calle, el valor de mercado de locales comerciales puesto que ambas realidades y actividades no son comparables; los locales son bienes inmuebles mientras que los vehículos están en constante movimiento, y más tratándose de la modalidad de sharing. En efecto, el tiempo que pasan en la acera "ocupando el espacio público" es ínfimo.

3. Tampoco es apropiado tomar como referencia los valores correspondientes a la "zona prime" a todos los rincones de la "geofence" pues ésta engloba varios barrios y zonas de distinta categoría de Barcelona; de tomarse como referencia esta variable habría que encontrar un valor intermedio entre los valores de cada barrio, pero no directamente aplicar el valor de la zona prime. Y no se diga que ello se ve compensado mediante el coeficiente corrector de la clase de ocupación o aprovechamiento, que se fija en el 0,2,

puesto que lo que no está justificado es tomar como referencia el mercado de los locales comerciales, tanto de alquiler como de compraventa.

## VII Propuesta de formalización de un Convenio

Con carácter subsidiario, SMART CYCLES propone que la Ordenanza fiscal contemple la formalización de un Convenio entre los operadores y el Ajuntament en el que (i) se establecería una bonificación temporal de la tasa para las bicis y (ii) los operadores se obligarían a ciertos compromisos de interés público. La formalización de convenios encuentra expresamente su base jurídica en el artículo 52 de la Ordenanza del Ayuntamiento de Barcelona sobre los usos de las vías y los espacios públicos.

# VIII La Tasa debe incluir las empresas que utilizan el espacio público con bicis y motos

1.Este proyecto de tasa favorece a empresas que utilizan el espacio público desde hace años (por ejemplo, mensajería, reparto a domicilio, etc.), permitiéndoles seguir operando gratuitamente, frente a los nuevos operadores que quieren acceder al mercado. Ello necesariamente entorpece y hace menos atractivo a los nuevos operadores acceder al mercado de los modelos de movilidad compartida –bicicletas tradicionales, eléctricas y motos eléctricas—, por cuanto se ven obligados a soportar la carga financiera adicional que implica la Ordenanza.

2.Además, su uso del espacio público es mínimo. Las bicicletas y motocicletas están en constante movimiento, por lo que el tiempo que pasan en la acera ocupando el espacio público es ínfimo. Sin embargo, a pesar de ello, la cuantía de la Tasa prevista en la Ordenanza se computa por días enteros, sin tener en cuenta el tiempo en el que las bicicletas y motocicletas se encuentran en circulación. En este sentido, la cuantía de la Tasa propuesta resulta claramente desproporcionada.

# IX Una tasa demasiada importante es contraproductiva y va a contra de los objetivos del Ayuntamiento de Barcelona

1.Por un lado, fomentar el uso de las bicicletas y vehículos de micro-movilidad de uso compartido contribuyen al cumplimiento de los restantes

objetivos que perseguiría el Ayuntamiento de Barcelona con dicha regulación. En efecto, los modelos de movilidad compartida contribuye de manera efectiva a:

- Promover una movilidad más sostenible, eficiente y segura en la ciudad.
- Reducir el uso del vehículo privado y la flota de coches y motor.
- Proporcionar una movilidad más flexible y a velocidades más reducidas.
- Reducir el número de accidentes y su gravedad gracias a las bicis que son más ligeras y con una velocidad menos importante que los coches y las motos.
- Garantizar el derecho a la movilidad de aquéllos que no disponen de un vehículo privado.
- Favorecer y fomentar el intercambio modal entre el transporte público y todos los sistemas de vehículos compartidos.
- Reducir la congestión urbana reduciendo el número de coches.

Todos estos son fines que el Ayuntamiento de Barcelona invoca públicamente. Sin embargo, la Tasa no es coherente con estos fines, pues desincentiva ofrecer servicios de movilidad sostenible.

Tampoco se aplica de forma coherente y sistemática, en la medida en que existen muchos otros usuarios de ese mismo espacio público, tanto empresas como particulares, a los que no se les impone Tasa alguna. En particular, numerosas empresas utilizan el espacio público para prestar sus servicios, contando con una amplia flota de coches, motocicletas o bicicletas, tales como empresas de reparto o mensajería. Por ejemplo, empresas de reparto ocupan con sus motocicletas las distintas vías públicas, sin que por ello se les exija el pago de esta nueva Tasa. Es decir, el problema del espacio en las vías públicas no se soluciona con la imposición de una Tasa a los operadores de movilidad compartida. Entendemos que la municipalidad no cobra Bicing porque es un servicio muy útil para la ciudad. Como nosotros, estamos también un servicio para los ciudadanos, creemos que la tasa debería ser disminuida para las bicis tradicionales.

En definitiva, una Tasa que sólo se aplica a un tipo de operadores muy específico no resulta sistemática y coherente, y es, además, discriminatoria.

2.En <u>segundo lugar</u>, el establecimiento de una Tasa no cumpliría con el principio de proporcionalidad. Este sistema puede acabar, además, con el modelo de movilidad compartida, que está en sus inicios. En efecto, el mercado de los servicios de movilidad compartida es un mercado no maduro, por lo que la imposición de tasas tan altas podría hacer que dicho modelo no resulte rentable, ni en el corto ni en el medio plazo. En consecuencia, además podría impedir el crecimiento e incluso podría expulsar a algunos de los prestadores ya existentes de este tipo de servicios. Ello resulta del todo contradictorio con los objetivos enunciados por el Ayuntamiento de Barcelona de fomentar una la movilidad sostenible, compartida, inteligente y de última milla. Esta tasa no toma en cuenta la diferencia entre las bicis tradicionales, saludables, más sostenibles y asequibles y los vehículos eléctricos.

3.A mayor abundamiento, la cuantía de la Tasa resulta también desproporcionada, pues se computa por días enteros, por lo que no tiene en cuenta el tiempo en el que las bicicletas y motocicletas se encuentran circulación. En efecto, las bicicletas compartidas no están permanentemente estacionadas (de hecho, el objetivo es que lo estén el menor tiempo posible). Además, la superficie mínima de espacio de ocupación establecida en la ordenanza es de 2 metros cuadrados, cuando una bicicleta ocupa un espacio menor, cercano al metro cuadrado. No resulta, por tanto, proporcionado equiparar, en cuanto al concepto de "espacio" una bicicleta a una moto. Finalmente, no se tiene en cuenta, a efectos de determinar el coeficiente a aplicar por el tipo de aprovechamiento (factor corrector), los beneficios para el interés general que generan los servicios de movilidad compartida, incluyendo sobre la posibilidad de moverse más fácilmente en la ciudad y la salud de sus habitantes. Estamos proponiendo un servicio de movilidad para la ciudad, entendemos que tenemos que pagar una tasa pero tiene que ser más baja. Así, reduciendo la superficie a un metro cuadrado, el número de días a dos tercios (aproximativo del tiempo en que los vehículos no están estacionados) y reduciendo a la mitad el factor corrector debido a los beneficios para el interés público de la movilidad compartida, la Tasa se vería considerablemente reducida.

4.Finalmente, y unido a lo anterior, al establecer un mismo importe para las bicicletas y motocicletas la Tasa resulta desproporcionada, pues no tiene en

cuenta las diferentes existentes entre ambos medios de transporte, especialmente en términos de espacio en metros cuadrados y tiempo de utilización. Una moto ocupa el doble de espacio, en metros cuadrados, que una bici y sin embargo, la Tasa no tiene en cuenta en modo alguno esta diferencia.

# X EL LIMITE DE BICIS POR OPERADOR TIENE QUE ESTAR AUMENTADO

Pasamos ahora a formular alegaciones en cuanto a la proyectada fijación de un número máximo de bicis para todos los operadores que es demasiado bajo para poder establecer un mercado rentable.

1.Y empezamos por la actuación administrativa mediante la que prevé establecerse, que no es otra que un simple Decreto de Alcaldía. Solo tenemos 600 bicis en Barcelona pero nos gustaría tener mucho más. Estábamos esperando por las regulaciones de la municipalidad y intentando ser respetuoso de sus decisiones. Así, creemos que no es justo que los operadores que no hayan respetando la legislación tengan más vehículos que los que lo han intentando, como las bicis. Para tener una buena densidad, necesitamos tener 2000 bicis en la ciudad. Así los usuarios tienen aceso a un servicio de micro-movilidad adecuado.

### Entendemos que se limite el número de operadores y de vehículos compartidos.

2.La obtención de la licencia únicamente se exige a los prestadores de servicios de movilidad compartida (bicicletas y motocicletas). No se exige, en cambio, a empresas ya establecidas, y que hacen un uso del espacio público igual de intenso o incluso mayor (por ejemplo, mensajería, reparto, Telepizza, etc.).

3.Además, el número de bicis por operador puede ser insuficiente, para satisfacer una demanda creciente o permitir a las empresas ya establecidas ser económicamente rentables. Para proponer un buen servicio de micro-movilidad, necesitamos una densidad de bicicletas importante. Hemos analizado nuestros cifras y un servicio como el nuestro necesitaría 4000 bicis para la cobertura de Barcelona y ofrecer un sistema de confianza a los habitantes.

4.No resulta adecuada para una gestión eficiente y responsable de la ocupación del espacio público en la ciudad de Barcelona. Del total de 300.000 motos o aún más bicicletas en Barcelona, aproximadamente, en la ciudad de Barcelona, tan sólo 2.300 son de uso compartido, por lo que los supuestos problemas de ocupación de las vías públicas no quedarían solventados limitando el número de vehículos de movilidad compartida, que son muy limitados. Así si aumentamos nuestra flota a 4000 bicis no pensamos que sea un problema para la ciudad, comparándolo con las privadas.

#### Conclusión

Creemos que un sistema de licencias puede ayudar a mantener la ciudad organizada. Pero el sistema de licencias con este numerus clauses no resulta adecuado ni proporcionado para conseguir los fines invocados por el Ayuntamiento de Barcelona y para tener un buen servicio adecuado para los usuarios. Aconsejaremos que cada operador tenga 3000 bicis y que cada año se evaluaría la situación y se podría aumentar el número de vehículos para los operadores que tengan más de 2 trayectos/alquilamiento por bici por día.

## XII DISPONIBILIDAD

SMART CYCLES manifiesta su total disponibilidad para tratar las alegaciones y cuestiones planteadas en este escrito directamente con los representantes municipales, con la finalidad de consensuar un texto a aprobar definitivamente que permita la consecución de los intereses públicos perseguidos y, a su vez, permita también el desarrollo de una iniciativa privada que los hace posibles sin coste público.

### XIII PRETENSION

Por todo ello, SOLICITO:

'Tenga por presentado este escrito por SMART CYCLES junto con los documentos adjuntos y lo admita;

Tenga por cumplimentado en tiempo y forma el trámite de información pública relativo a la Modificación de la Ordenanza fiscal número 3.10, reguladora de las Tasas por utilización privativa del dominio público municipal y la prestación de otros servicios; tenga por formuladas las alegaciones en relación con el establecimiento de una tasa por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público municipal para

bicicletas y motocicletas eléctricas compartidas en régimen de explotación económica, así como al proyectado establecimiento mediante Decreto de Alcaldía de unas licencias como título jurídico habilitante previo –y limitado en su número- para esa ocupación limitación del número de licencias; y de conformidad con las mismas;

Reconozca la condición de interesada de SMART CYCLES tanto en el procedimiento de modificación de la Ordenanza fiscal 3.10 como en el procedimiento de establecimiento de las licencias limitadas, y le notifique individualmente la respuesta razonada sobre todas y cada una de las alegaciones formuladas en el presente escrito, así como cualquier resolución que pueda dictarse en dichos procedimientos;

En Barcelona, a 11 de enero de 2019.



- 1 Sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de enero de 2018, X, C-360/15, EU:C:2018:44.
- 2 Sentencia del Tribunal de Justicia 15 de octubre de 2015, *Grupo Itevelesa y otros*, C-168/14, EU:C:2015:685, apartado 67.
- 3 Ver en este sentido las Sentencias del Tribunal de Justicia de 21 de junio de 2012, C-84/11, EU:C:2012:374, de 1 de junio de 2010, C-570/07, EU:C:2010:300, de 13 de marzo de 2001, PreussenElektra, C-379/98, EU:C:2001:160 y de 10 de marzo de 2009, Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, entre otras.
- 4 Disponible en: <a href="https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/presentacio\_vehicle\_com">https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/presentacio\_vehicle\_com</a>
  partit- sessio pacte 12 novembre 2018.pdf
- 5 Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de noviembre de 2003, *Gambelli y otros*, C-243/01, EU:C:2003:597, apartado 67.

6 Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de junio de 2017, *Unibet Internacional*, C-49/16, EU:C:2017:491, apartado 40.