

Ref.: Aprobación provisional de la modificación de la Ordenanza fiscal núm.3.10

AL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

BYKE MOBILITY GMBH (en lo sucesivo, "BYKE"), con NIF W2765181I y con domicilio a efectos de notificaciones en calle Travesera de Gracia, 56, 3º1ª, 08006, Barcelona, actuando en su nombre y representación Don [REDACTED], mayor de edad, provisto de DNI número [REDACTED] en su calidad de representante legal, según copia del poder que se acompaña como Anexo núm. 1, ante el Ayuntamiento de Barcelona comparece y,

EXPONE:

- I. Que el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona (BOPB) de 26 de noviembre de 2018 (CVE 2018043383) publica el anuncio de la aprobación provisional por el Pleno del Consejo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona, en sesión celebrada el 23 de noviembre de 2018, de la modificación para el ejercicio del 2018 y sucesivos de la Ordenanza fiscal núm. 3.10, "*Tasas por utilización privativa del dominio público municipal y la prestación de otros servicios*" (en lo sucesivo, la "**Ordenanza**"), aprobando asimismo someter dicha Ordenanza a información pública por un plazo de 30 días hábiles, desde el 27 de noviembre de 2018 hasta el 11 de enero de 2019, ambos incluidos, para que los interesados puedan presentar las reclamaciones que estimen oportunas.

- II. Que el artículo 2 del texto provisional de la Ordenanza, sobre el hecho imponible, establece que constituye el hecho imponible la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público municipal.

Que el artículo 4, sobre los obligados tributarios, establece que son sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyentes, las personas jurídicas que disfruten, utilicen o aprovechen especial o privativamente el dominio público municipal en beneficio propio. En el caso del aprovechamiento especial del dominio público basado en el uso compartido de bicicletas y motocicletas en régimen de explotación económica, el sujeto pasivo es el titular de la actividad de explotación económica.

- III. Que la actividad económica desarrollada por BYKE es el arrendamiento de patinetes eléctricos mediante su uso compartido por los usuarios, lo que supone un aprovechamiento especial del dominio público.
- IV. Que el texto provisional de la Ordenanza no incluye a los patinetes eléctricos como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público, y, por lo tanto, de generar la tasa por ocupación de la vía pública. En este sentido, en la Ordenanza solo se hace referencia al uso compartido de bicicletas y motocicletas en régimen de explotación económica.

- V. Que, dentro del plazo conferido al efecto, por medio del presente escrito y en base al contenido del artículo 49.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y del artículo 17 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, venimos a efectuar las siguientes,

ALEGACIONES

PRIMERA.- INCLUSIÓN DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS COMO VEHÍCULOS SUSCEPTIBLES DE REALIZAR UN APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO, Y, POR LO TANTO, DE GENERAR LA TASA POR OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA.

Como se ha indicado, la Ordenanza, que regula el uso especial o privativo del espacio público basado en el uso compartido de bicicletas y motocicletas en régimen de explotación económica, no incluye a los patinetes eléctricos como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público derivado del arrendamiento de dichos vehículos en régimen de explotación económica.

En este sentido, la falta de inclusión de los patinetes eléctricos en la Ordenanza supone una discriminación para las empresas dedicadas al arrendamiento de este tipo de vehículos en régimen de uso compartido, vulnerando los principios de igualdad y libre competencia y concurrencia.

Asimismo, este hecho supone obviar una realidad social patente, como es el auge y uso cada vez más frecuente de este tipo de vehículo por parte de los ciudadanos como solución de movilidad urbana sostenible.

Por todo ello, y por los motivos que se desarrollarán a lo largo del presente escrito, BYKE solicita al Ayuntamiento de Barcelona que se modifique el texto de la Ordenanza, procediendo a incluir a los patinetes eléctricos como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público, y, por lo tanto, de generar la tasa por ocupación de la vía pública, procediéndose a regular la cuantía y condiciones de generación de dicha tasa para el caso del aprovechamiento especial del dominio público basado en el uso compartido de patinetes eléctricos en régimen de explotación económica.

SEGUNDA.- DISCRIMINACIÓN HACIA LAS EMPRESAS DEDICADAS AL ARRENDAMIENTO DE PATINETES ELÉCTRICOS MEDIANTE SU USO COMPARTIDO.

El hecho de no incluir a los patinetes eléctricos como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público, y, por lo tanto, de generar la tasa por ocupación de la vía pública, supone una discriminación para las empresas cuya actividad económica es el arrendamiento de este tipo de vehículos en régimen de uso compartido, por comparativa con las empresa dedicadas al arrendamiento de bicicletas y motocicletas en régimen de uso compartido que sí han visto incluidos a dichos vehículos en la Ordenanza.

El principio de igualdad impone al legislador y a las Administraciones Públicas el deber de dispensar un mismo trato a quienes se encuentran en situaciones jurídicas iguales, con prohibición de toda desigualdad que, desde el punto de vista de la finalidad de la norma, carezca de justificación objetiva y razonable o resulte desproporcionada en relación con dicha justificación. En este sentido, no existe una justificación objetiva para permitir a las empresas dedicadas al alquiler de bicicletas y motocicletas hacer un uso privativo regulado del espacio público y no permitirlo a las empresas dedicadas al alquiler de patinetes eléctricos.

En España, al igual que en la Unión Europea, rige un sistema de economía de mercado, esto es, un sistema basado en la libre competencia. La libre competencia implica el libre acceso al mercado de quienes quieran operar en él, exigiendo que todos ellos estén sujetos a las mismas reglas y actúen independientemente entre sí, tratando de esforzarse en captar a la clientela únicamente por las ventajas inherentes a las prestaciones que ofrecen, sin que pueda existir un favorecimiento por parte de la administración para determinados operadores y no para otros.

A nivel interno, la legislación española consagra la protección de la libre competencia en el art. 38 de la Constitución Española, al establecer "*la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado*". Ahí tiene su apoyo constitucional la protección de la libre competencia, protección que se integra como pieza básica de la Constitución.

Frente a los poderes públicos, las consecuencias de dicho precepto constitucional implican la obligación de garantizar dicha libre competencia como elemento esencial de la economía de mercado. Este planteamiento, que limita las posibilidades de que las Administraciones Públicas dicten normas o realicen actuaciones que restrinjan o excluyan la competencia, tiene, de hecho, extraordinaria importancia, por cuanto la experiencia demuestra que para el sistema competitivo las limitaciones resultantes de las actuaciones de las administraciones públicas son tan graves o más que las producidas por las propias empresas.

En este sentido, como se ha indicado, la existencia de una competencia efectiva entre las empresas constituye uno de los elementos definitorios de la economía de mercado, disciplina la actuación de las empresas y reasigna los recursos productivos en favor de los operadores o las técnicas más eficientes. Esta eficiencia productiva se traslada al consumidor final en la forma de menores precios o de un aumento de la cantidad de servicios ofrecida, de su variedad y calidad, con el consiguiente incremento del bienestar del conjunto de la sociedad. En este contexto, existe un acuerdo generalizado con respecto a la creciente importancia de la defensa de la competencia, que se ha consolidado como uno de los elementos principales de la política económica en la actualidad, siendo plausible que las Administraciones Públicas deben fomentar, y no menoscabar, la existencia de una competencia libre entre todos los operadores económicos.

Por otra parte, en derecho español, los principios de igualdad y no discriminación encuentran su base, además de en el Derecho Comunitario, en el artículo 14 de la Constitución Española, que reconoce que "*todos los españoles son iguales ante la Ley sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, religión, sexo, o cualquier otra condición o circunstancia personal o social*". Por otro lado, en el art. 9.3 de la Constitución se determina el principio de interdicción en la arbitrariedad de los poderes públicos.

Así pues, es patente que las Administraciones Públicas deben velar en todas sus actuaciones por brindar un trato igualitario y no discriminatorio a todas las empresas y demás actores económicos, así como a adoptar las medidas necesarias para soslayar la deformación de la competencia o los tratos desiguales.

Pues bien, lo cierto es que, en el presente caso, el hecho de que la Ordenanza solo incluya a las bicicletas y motocicletas como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público, y, por lo tanto, de generar la tasa por ocupación de la vía pública, supone una discriminación para las empresas de alquiler de patinetes eléctricos, ya que, sin que opere ninguna justificación objetiva, se ha privado a dichas empresas de la posibilidad de que los patinetes eléctricos también sean susceptibles de una ocupación del espacio público regulada derivada de una actividad económica, lo que implica una desventaja competitiva evidente para dichas empresas, entre las que se encuentra BYKE, con respecto a las empresas dedicadas al alquiler de bicicletas y motocicletas mediante su uso compartido por parte de los usuarios.

En este sentido, ello implicaría que mediante la aprobación de la Ordenanza se esté legalizando la actividad económica basada en el arrendamiento de bicicletas y motocicletas mediante su uso compartido por parte de los usuarios, y por omisión, no se esté legalizando del mismo modo la actividad económica basada en el arrendamiento de patinetes eléctricos mediante su uso compartido por los usuarios, lo que como se ha indicado, implica un trato manifiestamente discriminatorio y un agravio comparativo por parte de la Administración respecto a empresas que se encuentran en una misma situación, además de generar una deformación en la libre competencia del mercado.

Por este motivo, BYKE solicita al Ayuntamiento de Barcelona que modifique el texto provisional de la Ordenanza y proceda a incluir a los patinetes eléctricos como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público, debiendo calificarse a las empresas propietarias de los patinetes eléctricos, y por tanto titulares de la actividad de explotación económica, como sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyentes.

TERCERA.- EL USO DEL PATINETE ELÉCTRICO COMO REALIDAD SOCIAL

Las nuevas tecnologías han favorecido la aparición de soluciones de movilidad urbana que favorecen los desplazamientos peatonales mediante el auxilio de nuevos modelos de vehículos que rompen la tradicional división peatón/vehículo de motor. Dentro de estas nuevas formas de movilidad, el patinete eléctrico ha experimentado un gran auge en su uso por parte de los ciudadanos, tanto en España como en concreto en la ciudad de Barcelona.

Es un hecho notorio para cualquier residente en Barcelona que en la actualidad el uso del patinete eléctrico es ya una realidad patente y que a diario un gran número de ciudadanos utilizan este medio de transporte para desplazarse por la ciudad. En este sentido, basta con leer la prensa diaria (o tan solo con pasear por las calles de Barcelona) para observar que el uso del patinete eléctrico, como nueva solución de movilidad, es una realidad en el día a día de la ciudad. De hecho, es también notorio que la Dirección General de Tráfico (DGT) está actualmente trabajando en una nueva regulación que incluirá en el reglamento de vehículos el uso de los

patinetes eléctricos ya que su uso está proliferando significativamente, sobre todo en las ciudades.

Por lo tanto, no incluir a los patinetes eléctricos como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público implicaría obviar una realidad social manifiesta en la ciudad de Barcelona, cual es el uso del patinete eléctrico por un gran número de ciudadanos. En este sentido, excluir al patinete eléctrico de la Ordenanza generaría una clara incongruencia entre el derecho y la realidad social actual en Barcelona, produciendo un estancamiento de la legislación frente a la realidad social sobre la que precisamente debe legislarse.

El art. 3.1 del Código Civil, ubicado en el Título Preliminar (de las normas jurídicas, su aplicación y eficacia) Capítulo II (de la aplicación de las normas jurídicas), marca una pauta para que la ley esté en contacto con la vida real que constituye, formalmente, su razón de ser:

"Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquellas".

Es pues patente que la voluntad del legislador es que las normas estén siempre en armonía o conexión con la realidad social que regulan, evitando una cristalización del derecho que hace que las normas se desconecten de las realidades sociales a las que están llamadas a ser aplicadas.

Así pues, y como ya se ha manifestado, no incluir a los patinetes eléctricos en la Ordenanza supondría una ruptura de la normativa con la realidad social actual, lo que solo supondría un estancamiento de la norma que terminaría repercutiendo en un perjuicio para el conjunto de la ciudadanía y las empresas dedicadas al arrendamiento de patinetes eléctricos sin base fija mediante su uso compartido por parte de los usuarios.

CUARTA.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA PARA LA INCLUSIÓN DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS

Por todo lo anterior, BYKE solicita al Ayuntamiento de Barcelona que proceda a modificar el texto provisional de la Ordenanza en los siguientes términos:

a) Modificación del artículo 4, sobre obligados tributarios, incluyendo a los patinetes eléctricos:

*"Art. 4º. Obligados tributarios. 1. Son sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyentes, las personas físicas o jurídicas, así como las entidades a que se refiere el artículo 35.4 de la Ley General Tributaria, que disfruten, utilicen o aprovechen especialmente o privativamente el dominio público municipal en beneficio propio y las que presten servicios de gestión municipal sobre el dominio público estatal. En el caso del aprovechamiento especial del dominio público basado en el uso compartido de bicicletas, motocicletas **y patinetes eléctricos** en régimen de explotación económica, el sujeto pasivo es el titular de la actividad de explotación económica."*

b) Modificación del artículo 2.4.b), incluyendo a los patinetes eléctricos:

“En el caso del aprovechamiento especial del dominio público por la utilización de cada bicicleta, motocicleta y patinete eléctrico de uso compartido en régimen de explotación económica, se aplicará el factor corrector de la calle 1 (equivalente a las categorías de calle E, F y Z industrial).”

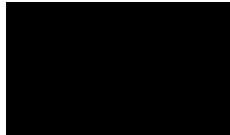
c) Modificación del artículo 2.5.q), incluyendo a los patinetes eléctricos:

“q) Ocupaciones del dominio público local para la utilización de cada bicicleta, motocicleta y patinete eléctrico de uso compartido en régimen de explotación económica”

En virtud de lo anterior,

SOLICITO AL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA que tenga por presentado este escrito y los documentos que lo acompañan, tras los trámites previstos lo admita y tenga por presentadas las alegaciones contra la Ordenanza fiscal núm. 3.10, “Tasas por utilización privativa del dominio público municipal y la prestación de otros servicios”, y de conformidad con el contenido del mismo acuerde modificar el texto definitivo de la Ordenanza procediendo a incluir a los patinetes eléctricos como vehículos susceptibles de realizar un aprovechamiento especial del dominio público, y, por lo tanto, de generar la tasa por ocupación de la vía pública, procediendo asimismo a regular la cuantía y condiciones de generación de dicha tasa para el caso del aprovechamiento especial del dominio público basado en el uso compartido de patinetes eléctricos en régimen de explotación económica y notificando a esta parte cualquier resolución o aprobación que se dicte en el procedimiento.

Barcelona, 10 de enero de 2019.



BYKE MOBILITY GMBH

p.p.  .