ESCRITO DE ALEGACIONES DE YUGO URBAN MOBILITY ESPAÑA, S.L.
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

emitido por

YUGO URBAN MOBILITY ESPAÑA, S.L.

representada por

[redacted]

con sede en

C/ WELLINGTON, 94 08018 BARCELONA

Barcelona, 11 de enero de 2019

Ajuntament de Barcelona
Núm: 1-2019-0030593-1
Data registre: 16/01/2019 14:15:20
ENTRADA
Unitat: RH - INSTITUT MPAL. D'HISENDA

Don [redacted] mayor de edad, de nacionalidad francesa, soltero, empresario y vecino de Barcelona, calle [redacted] con pasaporte de su nacionalidad número [redacted], en vigor y NIE número [redacted] actuando en condición de Presidente y Consejero Delegado del Consejo de Administración de la sociedad de nacionalidad española denominada YUGO URBAN MOBILITY ESPAÑA, S.L. (en adelante, la "**Sociedad**" o "**Yego**"), domiciliada en Barcelona 08018, calle Wellington, número 94, constituida por tiempo indefinido en méritos de escritura autorizada por el Notario de Barcelona, [redacted] el día 23 de mayo del año 2.016, número 996 de protocolo, e inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, al tomo 45402, folio 93, hoja número B486579, inscripción 1ª, teniendo asignado el [redacted], y todo ello según acredita la escritura de elevación a público que se acompaña en el **documento 1**, COMPARECE y como mejor proceda en Derecho,

EXPONE:

i. YEGO está particularmente legitimada para participar en la tramitación de las iniciativas que nos ocupan e intervenir mediante la presentación de estas alegaciones, ya que la Sociedad opera desde su constitución en 2016, a saber por tercer año consecutivo en la ciudad de Barcelona, prestando servicios de alquiler por minuto de motocicletas eléctricas o *sharing* mediante una plataforma y aplicación móvil, dando actualmente servicio a más de 39.500 usuarios inscritos mediante 620 Vehículos eléctricos, de los cuales 390 se encuentran en Barcelona. Acompañamos los Estatutos de la Sociedad en el **documento 2**.

ii. Por otra parte, en paralelo de su propia actividad una de las principales preocupaciones de YEGO ha sido desde sus inicios promover un modelo de movilidad que haga más sostenible la vida en los entornos urbanos, involucrándose para ello en diferentes iniciativas y asociaciones que buscan reducir la contribución del transporte a la contaminación atmosférica y acústica de las ciudades y disminuyendo el espacio que los vehículos ocupan en ella que, evidentemente, queda libre para otros usos. Por otro, racionalizando el uso actual de los vehículos que se utilizan para el transporte de personas y ofreciendo más autonomía a los usuarios.

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

iv. El fundamento jurídico de tal condición de interesada resulta de los artículos 9.2 (participación pública) y 23.1 (derecho fundamental a la participación pública) de la Constitución española, y más concretamente deriva de los artículos 4.1.c) (concepto de interesados en el procedimiento administrativo) 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.

v. En el caso que nos ocupa, 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 se estimen oportunas.

vi. 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, YEGO comparece, en tiempo y forma debidos, en el trámite de información pública y formula sus **alegaciones 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.

vii. Así las cosas, procede que este Ayuntamiento reconozca la condición de interesada de YEGO en los procedimientos indicados y que le notifique individualmente la respuesta razonada sobre todas las alegaciones presentadas.

ALEGACIONES

1. MOTIVACIÓN Y OBJETO DE LAS ALEGACIONES

YEGO formula las siguientes alegaciones desde una perspectiva estrictamente jurídica pero también desde el conocimiento de la realidad actual del transporte y de la movilidad eléctrica, compartida, inteligente y de última milla. Por ello, en primer lugar, quiere trasladar al Ayuntamiento que, en términos generales, puede estar de acuerdo con la necesidad de establecer una normativa o instrucciones públicas que aporten seguridad jurídica a los operadores y que, a la vez, atiendan las demandas de movilidad

sostenible y eficiente de los ciudadanos. No obstante, considera que la concreta regulación proyectada incurre en múltiples infracciones que YEGO debe poner de manifiesto. Con ello, **pretende que la iniciativa reguladora conjunta de licencias y tasas se revise, no se apruebe definitivamente y se plantee de nuevo con una mayor participación de los operadores.**

Por otro lado, la propuesta de regulación de la movilidad compartida 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 y compartida en un ámbito metropolitano. En este sentido, a excepción del Bicing, la gestión de flotas del transporte público cuenta ya, en la actualidad, con 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.

Si cada municipio, en el asunto de la movilidad compartida, aprueba su propia regulación individualmente se dará una incompatibilidad regulatoria entre municipios del área metropolitana de Barcelona, en la cual cada municipio podría requerir una licencia diferente para operar, lo que afectaría negativamente tanto la experiencia del usuario, al haber de cambiar de vehículo para desplazarse de un municipio al otro, como la capacidad de operar de manera eficiente y sostenible por parte de las empresas gestoras. Por ello, **debería considerarse si no sería más eficiente acometer la regulación desde un ámbito metropolitano**, en concreto, por parte del Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

Los servicios de movilidad compartida conforman un mercado no maduro. La imposición de tasas (así como de licencias con numerus clausus) hará que este modelo no sea rentable ni en el corto ni el medio plazo. Esta regulación resulta, además, contradictoria con la política que dice apoyar el Ayuntamiento de Barcelona de fomento de la movilidad eléctrica, compartida, inteligente y de última milla. Sin ir más lejos, el *Smart City World Expo Congress* celebrado en Barcelona en noviembre 2018 dedicó una parte de su programa a la movilidad del futuro como la necesaria modernización de las ciudades y la elección de Barcelona como capital europea de la movilidad urbana llenó de orgullo al consistorio sin, por ello, realizar una política afín a estos idearios. No se puede olvidar en ningún momento que los operadores privados de bicis y motos compartidas son agentes necesarios para que se produzca el cambio tan buscado por el Ayuntamiento.

En relación con las tasas, YEGO no está conforme con su establecimiento (dirigido muy particularmente a unos sujetos concretos mientras que a otros no) ni con su cuantificación, de modo que no puede aceptar su aprobación definitiva; tampoco con una formulación o cuantificación alternativa.

Si bien, con carácter subsidiario, proponemos que se formalicen convenios que peritan bonificaciones para bicicletas y motocicletas eléctricas. Por su parte, **en relación con las licencias, se propone descartar este tipo de regulación y crear un grupo de trabajo con todos los *stakeholders* de la ciudad** para pensar en un nuevo paradigma de movilidad urbana que incluya operadores públicos y privados: pensar en la infraestructura de movilidad de las ciudades, cooperación público-privada, zonas de aparcamiento para bicis y motos compartidas y privadas al lado de las estaciones de metro, de FFCC, de tren.

Estas normas deberían aprobarse teniendo en cuenta los principios de *better regulation*, esto es, la política que busca mejorar y simplificar el entorno regulatorio. La regulación debería usarse sólo cuando sea necesaria y, en su caso, debería ser apropiada y proporcionada a su objetivo, transparente y accesible para todos y tan simple como fuera posible. Se debe hacer cumplir la norma basándose en el mayor consenso posible.

Siendo cierto que YEGO 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 compartidas, 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.

En este sentido, en el documento de presentación denominado "*Sharing: proposta de regulació*", de 12 de noviembre de 2018, el Ayuntamiento de Barcelona 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. En concreto, y por este orden, se prevé aprobar definitivamente la modificación de la Ordenanza fiscal durante el mes de enero de 2019; y aprobar definitivamente los decretos de Alcaldía en el mes de marzo de 2019.

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.

Es por ello que deben admitirse también en este trámite las alegaciones dirigidas al establecimiento de las licencias y el Ayuntamiento de Barcelona deberá pronunciarse sobre ellas, remitiendo a YEGO una respuesta razonada sobre todas las alegaciones formuladas, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 83.3 y 88.1 de la Ley 39/2015.

Antes de entrar en el análisis detallado de las infracciones en las que incurren tanto la Ordenanza aprobada inicialmente como la futura regulación de las licencias nos parece muy oportuno referirnos al Derecho comparado. En este sentido, acompañamos en el **documento 3** al presente escrito el *"Benchmark de la regulación de vehículos compartidos (bicis y motos) en Europa"*, de enero de 2019, realizado por SMART MOBILITY y ADIGITAL, y que analiza la regulación adoptada para bicicletas y motos compartidas en las ciudades donde sus operadores están presentes (París, Toulouse, Milán, Boloña, Viena, Berlín, Colonia, Múnich, Frankfurt, Zúrich, Utrecht, Ámsterdam, Dublín, Madrid). En los siguientes párrafos, resumimos el contenido de dicho documento.

A partir de esta información, se observa que la gran mayoría de las ciudades no cuenta con una regulación específica para las motos compartidas, mientras que varias de ellas sí han tomado medidas para regular la actividad de las bicis compartidas, principalmente enfocadas a cómo y dónde estacionarlas. Así, se pueden encontrar normas referentes a los espacios de la ciudad en que no deben estacionarse las bicicletas compartidas, al número máximo de bicis compartidas que pueden ocupar un aparcamiento de bicis o una misma acera, o a la responsabilidad del operador de retirar las bicis averiadas en pocas horas. La ciudad de Berlín, por ejemplo, obliga al operador a redistribuir las bicicletas en menos de 24 horas si se acumulan más de 4 en la misma acera. Viena, como ejemplo adicional, prohíbe estacionar las bicicletas compartidas frente a lugares simbólicos de la ciudad o en parques, a menos que sea en aparcamientos destinados a bicicletas.

Los esfuerzos que están realizando las ciudades con relación al estacionamiento de las bicicletas compartidas, pero, no se centran únicamente en restringir o limitar ciertos usos y comportamientos, sino que varias de ellas han optado por adoptar un perfil más

proactivo y están desarrollando infraestructura para uso exclusivo de este tipo de vehículos. Un buen ejemplo de ello es Boloña, que ha subvencionado la creación de áreas de estacionamiento para bicicletas compartidas en varios puntos de la ciudad y, además, incentiva su uso a través del operador con tarifas más bajas (subvencionadas) para los usuarios que las aparcan dentro de esas áreas. A la ciudad italiana se le suman otras como Colonia, Berlín (que está trabajando con los operadores para definir alrededor de 30 nuevos espacios con el mismo fin) y París, que ha subvencionado espacios de estacionamiento para vehículos de movilidad compartida en tres barrios de la ciudad.

Otra observación que se deriva de la información hallada en el caso de las bicicletas es que la mayoría de las ciudades cuenta con un sistema de bicicleta pública compartida que convive con los operadores privados de bicicletas compartidas y, a la vez, con las bicicletas de uso privado. Como hemos visto, la respuesta de la mayoría de las ciudades a un creciente número de bicicletas en sus calles se está dando en forma de nueva infraestructura y nuevas directrices que afectan a los lugares en que las bicicletas compartidas pueden estacionarse, pero la opción de limitar el número de bicicletas compartidas que los operadores pueden poner en las calles es prácticamente inexistente. De las ciudades que hemos analizado, la única que ha aprobado una limitación del número de bicicletas compartidas es Viena, con un máximo de 1.500 por operador.

A colación de los requisitos para poder operar a los que deben enfrentarse los servicios de vehículos compartidos en las distintas ciudades europeas, cabe destacar el caso de las ciudades de los Países Bajos, que han optado por incluir como únicos requisitos de entrada que el operador comparta sus datos en tiempo real (algo a lo que la ciudad de Madrid también obliga tras la aprobación reciente de su nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible) y que ofrezca garantías de calidad. De hecho, el ayuntamiento de Ámsterdam y el de otras ciudades del país acordaron explícitamente exigir un servicio de calidad a los operadores en vez de imponerles tasas.

En referencia a la cuestión de las tasas a los servicios de vehículos compartidos, la mayoría de las ciudades no ha optado por esta vía: tan solo Toulouse (en el caso de las motos) y Dublín (en el caso de las bicicletas) han impuesto una tasa al operador por vehículo y año, de importe bajo en el primer caso y desconocido aún en el segundo caso. En Milán se está planteando aprobar una tasa de aproximadamente 100€ por moto y año, aunque exenta de afán recaudatorio, pues no se paga al ayuntamiento, sino que

debe invertirse de forma demostrable en educar a los usuarios en aquello que más preocupa a las ciudades: el buen uso de la vía pública.

En conclusión, este benchmark ilustra que las políticas que están llevando a cabo la mayoría de las ciudades europeas en relación con los servicios de motos y bicis compartidas giran en torno a la regulación del estacionamiento y ubicación de los vehículos, la creación de infraestructura dedicada y el *data sharing*, y no se apoyan en restringir el número de vehículos que los operadores pueden poner a disposición de los ciudadanos o en gravar su actividad con fines recaudatorios.

2. IMPROCEDENCIA DEL ESTABLECIMIENTO DE UNA TASA PARA BICICLETAS Y MOTOS COMPARTIDAS

2.1. 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 en el artículo 4, relativo a los obligados tributarios, a los titulares de la actividad de explotación económica del uso compartido de bicicletas y motocicletas.

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"), y finalmente, en los apartados 2.4 y 2.5 del artículo 7, relativo a la cuota tributaria, se fijan el coeficiente corrector de calle (FCC) y el 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.

A continuación, se desarrollan los argumentos en contra de la tasa que se agrupan en los siguientes ámbitos:

- ✓ Infracciones de procedimiento:
  - Nulidad del procedimiento porque no se ha seguido el preceptivo trámite de consulta pública previa prevista en el artículo 133 de la Ley 39/2015.
  - Falta de justificación suficiente y completa de la necesidad y utilidad de la tasa
  - Falta de justificación de la cuantificación.

- ✓ Infracción del artículo 49 del TFUE: libertad de establecimiento.

2.2. INFRACCIONES DE PROCEDIMIENTO

2.2.1. Nulidad del procedimiento porque no se ha seguido el preceptivo trámite de consulta pública previa previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015

El artículo 133 de la Ley 39/2015 establece que, con carácter previo a la elaboración de un proyecto o anteproyecto de ley o 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.

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 (TC) 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 transparencia 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 públicas (art. 149.1.18 CE)**, 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)."*

Por tanto, la exigencia de un trámite de consulta pública previa es un imperativo establecido por una ley básica estatal que debe cumplirse.

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** que, 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 **Ordenanza derogada**, 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 alega aquella ultraactividad de la **disposición general derogada**, 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».*

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».*

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 nuestra conclusión ha de ser coincidente con la contenida en la repetida Sentencia del Tribunal Supremo, de 16 de febrero de 2009, 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».*

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».*

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 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***».

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. 9.1º, 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».*

Todo lo dicho hasta aquí acredita la aplicación del artículo 133 de la Ley 39/2015 a la modificación de la Ordenanza Fiscal 3.10, por tratarse de una disposición general y de naturaleza reglamentaria, **de modo que se dan los supuestos fijados por ese precepto básico para que sea aplicable al caso la exigencia de consulta pública previa**.

De hecho, 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, se reconoce la aplicación de dicho precepto. No obstante, se considera que no resulta preceptivo el trámite de consulta ciudadana previa por tratarse, a su entender, de la simple incorporación de un 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 se podrá prescindir 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.

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 nuevo supuesto de no sujeción (el Bicing).

Por tanto, se trata propiamente de la modificación de una Ordenanza fiscal que, como tal, 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 tampoco concurren razones "graves" de interés público que lo justifiquen.

En resumen, en el caso concreto debía haberse seguido el trámite de consulta previa, tanto por tratarse de la elaboración de la modificación de una disposición general como por no concurrir ningún supuesto que permita prescindir de dicho trámite preceptivo para todas las Administraciones Públicas.

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.

2.2.2. <u>Falta de justificación completa y suficiente de la necesidad y utilidad de la tasa</u>

En el expediente administrativo de elaboración de la modificación de la Ordenanza fiscal 3.10 figuran hasta 5 informes justificativos de la concreta propuesta. En efecto,

encontramos el Informe justificativo sobre la necesidad de aplicación de la tasa, el Informe de la valoración económica, el Informe del Consell Tributari, el antes citado Informe de conformidad y, por último, el Informe jurídico de la propuesta de aprobación.

Por ello, no cabe oponer a la iniciativa de modificación la falta de informes formalmente justificantes, pero, contrariamente, sí cabe alegar la insuficiencia y falta de bases completas de su motivación. Y nos referimos, en particular, al Informe supuestamente justificativo de 28 de junio de 2018.

En dicho Informe, se afirma que se han recibido denuncias de bicicletas compartidas que ocupan los anclajes municipales y que se genera una problemática de convivencia con los sistemas tradicionales de alquiler de bicicletas en la ocupación del espacio público de la ciudad además de con los particulares. Y se afirma que esos supuestos impactos negativos se solucionarían con el otorgamiento de unas licencias previo pago de una tasa derivada del aprovechamiento especial del dominio público municipal.

Por su parte, en el documento de presentación denominado "*Sharing: proposta de regulació*", de 12 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.

Pero lo cierto es que, en los términos que analizamos con mayor profundidad en la siguiente alegación, tal justificación es tan solo aparente y no suficiente ni completa para entender debidamente cumplimentado el deber de motivar el establecimiento de la tasa desde el punto de vista del interés general y en garantía de los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación. Y es que podría entenderse que el establecimiento de la concreta tasa persigue penalizar la explotación económica privada del uso compartido de bicicletas y motocicletas eléctricas.

2.2.3. <u>Falta de justificación de la cuantificación de la tasa</u>

La falta de motivación es especialmente marcada en cuanto a la fijación de los coeficientes correctores y cuantificación del importe a pagar. 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."

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 reducido o, por lo menos, pretende serlo.

Tampoco es apropiado tomar como referencia los valores correspondientes a la "zona prime" a todos los rincones de la zona operativa de estos vehículos 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.

Tal y como desarrollamos luego también desde la perspectiva del Derecho Europeo, resulta que, además de no justificarse los elementos utilizados para determinar la tarifa

básica y los coeficientes correctores, tampoco encontramos justificación suficiente (más allá de la aparente) sobre la superficie mínima computada (2 m2) ni sobre el tiempo considerado (360 días). Esta falta de justificación real se erige como un defecto formal que a su vez determina un vicio de nulidad sustantiva.

Y no se diga que todo 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, ni la superficie de 2m ni el tiempo considerado.

Esas son unas referencias arbitrarias que no pueden acogerse, en su caso, en la aprobación definitiva de la modificación de la Ordenanza fiscal. Así se pronuncia la **Sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 2a, del Tribunal Supremo, de 19 de julio de 2016**, cuando declara que:

"También el Tribunal Constitucional, en la sentencia núm. 233/1999, de 13 de Diciembre, en relación con esta exacción, pero bajo la forma de precio público, afirmó la obligación de los entes públicos de justificar el establecimiento del mismo, previa la necesaria Memoria económico-financiera, al declarar en su fundamento de Derecho 19 que "tanto el valor de mercado como la utilidad constituyen criterios de indudable naturaleza técnica a los que la Administración Local tiene necesariamente que acudir a la hora de determinar el importe de los precios públicos por la ocupación del dominio público. Ciertamente, el contenido exacto de tales magnitudes depende de variables a menudo inciertas; pero no es dudoso que tales variables y, por tanto, tales magnitudes, no son el resultado de una decisión antojadiza, caprichosa, en definitiva, arbitraria, del ente público".

La conclusión que se impone, alcanzada de forma constante por la jurisprudencia de esta Sala, es la que la tasa debe adoptarse a la vista del informe técnicoeconómico, con el que debe guardar la imprescindible coherencia, debiendo aquél poner de manifiesto el valor de mercado.

De esta forma, el informe técnico-económico o memoria financiera se constituye en instrumento imprescindible que servirá para justificar el establecimiento de la tasa, y en medio adecuado, en lo que ahora nos interesa, para justificar las cuantías propuestas, bajo el parámetro del principio de equivalencia, en referencia al valor que en el mercado tendría la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento si no fueran los bienes de dominio público, que simplificando -y saliendo al paso de las

alegaciones que reiteradamente hace la parte actora e incluso constituye parte del núcleo de la prueba pericial instada y practicada en la instancia, que pretende que la ponderación se haga sobre el valor de una servidumbre de paso-, se correspondería con su eventual precio de arrendamiento.

La cuantificación de la tasa, por tanto, es una materia que escapa a la discrecionalidad administrativa, y cuya determinación se hace girar en función de la utilidad o aprovechamiento a obtener, por lo que resulta evidente que los factores y parámetros a tener en cuenta y valorar serán aquellos vinculados a dicha utilidad o aprovechamiento. Ciertamente, las circunstancias singulares de cada municipio pueden dificultar el respeto al principio de equivalencia, pero como se ha dicho en otras ocasiones no se exige un respecto absoluto al principio de equivalencia, pues "los requisitos expuestos son un «desideratum», y que en ciertos aspectos será obligado admitir ciertas aproximaciones, sin base estadística suficiente, pero, en todo caso, exhorta sobre la necesidad ineludible de huir de la arbitrariedad y de evitar la indefensión de los contribuyentes, que son frecuentemente la parte débil e indefensa de la relación jurídico-tributaria. "Por tanto, las dificultades de toda índole que conlleva fijar el valor de mercado que tendría la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento de los bienes de dominio público, que por su naturaleza están excluidos del mercado, no pueden suponer excusa alguna para eludir la garantía que supone el informe técnico-económico."

Y, en este sentido también, citamos la reciente **Sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 22 de enero de 2018** (recurso 62/2017), que anula por estas razones la modificación de la Ordenanza fiscal que gravaba especialmente a las viviendas de uso turístico con la tasa por la recogida de basuras. Textualmente dispone que:

En los folios 3 y 4 del Expediente Administrativo consta en sendos folios la "previsió costos taxes 2017" referidos a la Ordenanza fiscal núm. 9 "recollida i tractament de residus de Lloret de Mar" y la núm. 11 de "Clavegueram". En cada una exclusivamente se recogen los conceptos/partidas de "I.Costos directes; II. Costos Indirectes; Total Cost del Servei; Ingressos i Total Ingrès del Servei" y no se contiene ninguna referencia al concreto servicio que se presta en el caso, por lo que este Tribunal no llega a conocer cuáles son las diversas razones que han motivado tales previsiones ni exactamente a qué se corresponden cada una de ellas. Por lo que la insuficiencia de la Memoria económico-financiera es palmaria y no conduce al cumplimiento de los principios de equivalencia, eficacia y efectividad de las tasas aprobadas en la modificación.

La reciente STS de 29 de noviembre de 2017 (RJ 2017, 5631) , Sección Segunda, recurso casación 2705/2016 , nos ha de guiar, con meridiana claridad, sobre la importancia del Informe económico- financiero en los acuerdos de establecimiento o modificación de las tasas por prestación de servicios, recogiendo la Jurisprudencia anterior:

Por su parte, el artículo 25 precisa que tal valor se determinará a la vista de informes técnicos-económicos en los que se ponga de manifiesto, informes que se incorporarán al expediente que desemboca en la adopción del correspondiente acuerdo. En interpretación de estos preceptos, hemos señalado [véanse, por todas, las sentencias de 11 de diciembre de 2014 (RJ 2014, 6544) (casación 443/2014 , FJ 4º); ES:TS:2014:5171), 20 de mayo de 2016 (casación 3937/2014, FJ 4º; ES:TS:2016:2188 (RJ 2016, 2499)) y 19 de julio de 2016 (casación 2505/2015, FJ 4º; ES:TS :2016:3484) que:

(a) La cuantificación de la tasa escapa a la discrecionalidad administrativa, por cuanto el objetivo consiste en alcanzar el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de la utilización o el aprovechamiento de los bienes afectados, como si no fueren de dominio público. Se trata de un concepto jurídico indeterminado.
(b) No obstante lo anterior, en la fijación de ese valor, que ha de responder al principio de equivalencia, el margen de maniobra de las autoridades locales es ciertamente amplio. En otras palabras, la potestad local para cuantificar la tasa no es discrecional, pero sí lo es la elección del método seguido o los criterios aplicados para calcularlo.
(c) En todo caso, ***esos métodos y criterios han de ser objetivos, públicos y transparentes, proporcionados, no discriminatorios y adecuados a la finalidad que persiguen: determinar el valor que tendría en el mercado la utilidad obtenida por el beneficiario como si los bienes no fueran de dominio público****.*
(d) Unos y otros, métodos y criterios, así como el valor en el mercado de la utilidad deben ponerse de manifiesto en el informe técnico-económico, que se erige así en pieza imprescindible para la cuantificación de la tasa.

En la citada sentencia de 20 de mayo de 2016 y en la posterior de 8 de junio de 2016 (RJ 2016, 3310) (casación 1869/2015, FJ 5º; ES:TS:2016:2662), hemos precisado el contenido de los mencionados requisitos, que han de reunir los métodos y criterios de cuantificación, pudiendo afirmarse a la luz de lo allí expuesto que:

(i) ***No cabe reputar transparente el método si el informe técnico-económico no incorpora criterios de cálculo que se correspondan con el valor de mercado de la utilidad obtenida por la utilización de los bienes****.*

(ii) ***La objetividad o justificación objetiva no concurre si el importe de la tasa no guarda relación con la intensidad del uso*** *(así, p.ej,, cuando la cuantía viene determinada por los ingresos brutos obtenidos por el beneficiario o por su volumen de negocios)*

(iii) ***La proporcionalidad desaparece si los parámetros arrojan un montante que va más allá del valor de mercado de la utilidad obtenida.***

(iv) ***La no discriminación demanda que los que usan privativamente el dominio público local o que se aprovechan especialmente de él no sean tratados de forma distinta ante usos de equivalente intensidad.*** *"*

Así las cosas, la consecuencia jurídica ante tal falta de motivación, y consiguiente infracción de los principios de equivalencia, proporcionalidad y no discriminación, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 20.1 de la Ley 8/1989 y el artículo 47.2 de la Ley 39/2015, no es otra que la **nulidad de la modificación de la Ordenanza fiscal 3.10 caso de aprobarse definitivamente con dicha Memoria y contenido.**

2.3. INFRACCIÓN DEL ARTÍCULO 49 DEL TFUE: LIBERTAD DE ESTABLECIMIENTO

El establecimiento de la tasa resulta contrario al Derecho de la Unión Europea en la medida en que hace más difícil y menos atractivo operar en el mercado de Barcelona de servicios de movilidad urbana y, por tanto, dificulta la libertad de establecimiento garantizada por el Derecho de la Unión.

Esto resulta particularmente relevante en este sector, donde algunos de los operadores actuales (que desean expandir sus servicios) y potenciales son o podrían ser filiales de sociedades de otros Estados miembros de la Unión Europea (Dinamarca, Irlanda, etc.) o podrían financiarse mediante inversiones procedentes de otros Estados miembros. En todo caso, las disposiciones que garantizan la libertad de establecimiento se aplican aun cuando no existe ningún elemento transfronterizo.[1] Basta con que la medida en cuestión dificulte de manera efectiva el establecimiento de potenciales operadores de otros Estados miembros en el Estado emisor de dicha medida.

(i) Existe una restricción a la libertad de establecimiento

[1] Sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de enero de 2018, *X*, C-360/15, EU:C:2018:44.

Pues bien, en el caso que nos ocupa, es claro que el establecimiento de una tasa para bicicletas y motos eléctricas compartidas restringe la libertad de establecimiento en el sentido de lo dispuesto en el artículo 49 TFUE.

En primer lugar, hace más difícil y menos atractivo operar en Barcelona. En efecto, el artículo 49 TFUE prohíbe toda medida nacional que impida o haga menos atractivo para los operadores de la Unión el ejercicio de su libertad de establecimiento. Como dispuso el Tribunal de Justicia en *Grupo Itevelesa*[2]:

> *"En efecto, ha de recordarse que, de acuerdo con reiterada jurisprudencia de este Tribunal, el artículo 49 TFUE se opone a las restricciones a la libertad de establecimiento, es decir, a* ***cualquier medida nacional que pueda obstaculizar o hacer menos atractivo el*** *ejercicio, por parte de los nacionales de la Unión, de la libertad de establecimiento garantizada por el Tratado FUE.* ***El concepto de restricción abarca las medidas adoptadas por un Estado miembro que, aunque sean indistintamente aplicables, afectan al acceso al mercado de las empresas de otros Estados miembros y obstaculizan así el comercio*** *dentro de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia SOA Nazionale Costruttori, C-327/12, EU:C:2013:827, apartado 45 y jurisprudencia citada)."*

Ello entorpece y hace menos atractivo a los operadores de otros Estados miembros establecerse en la ciudad de Barcelona y priva a los ya existentes de toda posibilidad de crecimiento y expansión. Entre otros extremos, éstos se ven obligados a soportar la carga financiera adicional que implica la Ordenanza.

En segundo lugar, se aplica de forma arbitraria, pues favorece a empresas que utilizan el espacio público desde hace años (por ejemplo, mensajería, reparto a domicilio con el uso de los espacios de carga y descarga, 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 y motos eléctricas–, por cuanto se ven obligados a soportar la carga financiera adicional que implica la Ordenanza.

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

[2] Sentencia del Tribunal de Justicia 15 de octubre de 2015, *Grupo Itevelesa y otros*, C-168/14, EU:C:2015:685, apartado 67.

público es ínfimo. Sin embargo, a pesar de ello, la cuantía de la tasa prevista en la Ordenanza se computa por días enteros, a pesar de que se aplica un factor corrector por del 0,2, 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.

(ii) Dicha restricción no estaría justificada

Ciertamente, no toda restricción de la libertad de establecimiento resulta incompatible con el Derecho de la Unión. Es jurisprudencia reiterada que las restricciones a la libertad de establecimiento pueden estar justificadas bajo ciertas condiciones muy estrictas:

a) Si persiguen razones imperiosas de interés general;
b) Si las medidas son adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen; y
c) Si cumplen con el principio de proporcionalidad, no yendo más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo[3].

Ahora bien, en el presente caso, la medida controvertida no reúne estos requisitos.

En primer lugar, la Ordenanza no motiva qué objetivo concreto de interés general se estaría persiguiendo con el establecimiento de dicha tasa, por lo que esta parte no puede verificar tal extremo. En este sentido, el objetivo al que aludiría el Ayuntamiento, entre otras fuentes, en una presentación colgada en su página web[4], sería el siguiente: *"reducir el impacto visual de la ocupación del espacio público por vehículos privados"*. Este objetivo no está reconocido en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (el "Tribunal de Justicia") como una razón imperiosa de interés general.

Además, es jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia desde el asunto *Gambelli*[5], que las normas que establecen restricciones a la libertad de establecimiento deben perseguir objetivos de interés general de modo coherente y sistemático. Así, por ejemplo, en la sentencia *Unibet Internacional*[6] se señala:

---

[3] Ver en este sentido las Sentencias del Tribunal de Justicia de 21 de junio de 2012, *Susisalo y otros*, C-84/11, EU:C:2012:374, de 1 de junio de 2010, *Blanco Pérez y Chao Gómez*, 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: https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/presentacio_vehicle_compartit-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.

"No obstante, de reiterada jurisprudencia resulta que las restricciones impuestas por los Estados miembros deben respetar el principio de proporcionalidad y ***que una normativa nacional sólo es adecuada para garantizar la consecución del objetivo alegado si los medios utilizados son coherentes y sistemáticos*** *(sentencias de 6 de marzo de 2007, Placanica y otros, C-338/04, C-359/04 y C-360/04, EU:C:2007:133, apartados 48 y 53, y de 16 de febrero de 2012, Costa y Cifone, C-72/10 y C-77/10, EU:C:2012:80, apartado 63)"* (negrita añadida).

Sin embargo, en el caso que nos ocupa, la norma no se aplica de forma coherente y sistemática.

Por un lado, fomentar el uso de las bicicletas y motocicletas compartidas contribuye al cumplimiento de los restantes objetivos que perseguiría el Ayuntamiento de Barcelona con dicha regulación. En efecto, los modelos de movilidad compartida contribuyen 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.
- 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.

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 incumpliendo incluso los principios los principios y objetivos de la Ley catalana 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad. Solo con el Bicing, el Ayuntamiento de Barcelona no puede conseguir el cambio de paradigma de la movilidad que está persiguiendo; debe contar para ello con operadores privados idealmente en un entorno de sintonía y de colaboración público-privado beneficiosa para ambas partes.

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.

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

En segundo lugar, el establecimiento de una tasa no cumpliría con el principio de proporcionalidad.

Existen actualmente en la ciudad de Barcelona unas 300.000 motos, parte de las cuales pertenecen a empresas de reparto a domicilio, mensajería, etc. Resulta así claro que el problema del impacto visual que provocan estas motos en el espacio público no se atribuye a las 2.300 motos compartidas, muy inferiores en número, como vemos, al total de motos de uso privativo. Resulta desproporcionado que la tasa se aplique única y selectivamente a 2.300 motos sobre un total aproximado de 300.000, perjudicando así a un sector que está en sus comienzos, mientras que el resto de motos de empresas y particulares hacen un uso igual de intenso o más del espacio público.

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 hará que dicho modelo no resulte rentable, ni en el corto ni en el medio plazo. En consecuencia, no sólo impedirá la entrada de nuevos operadores en el mercado, sino que además impedirá el crecimiento e incluso expulsará 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 movilidad eléctrica, compartida, inteligente y de última milla.

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 en circulación. En efecto, las bicicletas y motocicletas 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.

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.

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 diferencias 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.

A MODO DE CONCLUSIÓN:

1. El establecimiento de la tasa restringe claramente la libertad de establecimiento prevista en el artículo 49 TFUE. Además, incluso si se intentase justificar por razones imperiosas de interés general, es claro que la tasa infringiría los requisitos de necesidad y proporcionalidad en los términos establecidos en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. En consecuencia, la Ordenanza por la que se establece la referida Tasa, es inaplicable, al ser contraria al Derecho de la Unión.

2. En el mismo sentido, el establecimiento de dicha individualísima tasa incurre en vicios de procedimiento y de falta de motivación determinantes todos ellos de la nulidad de la modificación de la Ordenanza caso de aprobarse definitivamente con el contenido aprobado provisionalmente, de acuerdo con la legislación básica estatal.

2.4. CON CARÁCTER SUBSIDIARIO, PROPUESTA DE FORMALIZACIÓN DE UN CONVENIO CON BONIFICACIONES EN LA TASA

Ya hemos dicho que YEGO no está de acuerdo con el establecimiento individualísimo de la tasa que pretende aprobarse definitivamente, como tampoco lo están si se establece con otro método de cuantificación o alternativo. No obstante lo anterior, por si se aprobara definitivamente la modificación de la Ordenanza fiscal, y con carácter subsidiario, YEGO propone que la Ordenanza fiscal contemple la formalización de un

Convenio entre los operadores y el Ayuntamiento por el cual **se establecería una exención o bonificación temporal de la tasa; y, a cambio, los operadores se obligarían a ciertos compromisos de interés público** (ver caso Milán).

En este sentido, YEGO asumiría compromisos de interés público en los términos que figuran ya en el "CODI DE BONES PRÀCTIQUES DELS OPERADORS DE MOTOSHARING" de que se han dotado este mismo mes de enero de 2019.

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 que, literalmente, establece que:

"En els casos en què l'activitat sol·licitada sigui d'interès públic, l'autorització d'ocupació per usos especials o privatius pot ser atorgada per conveni entre l'Ajuntament i el titular o titulars d'aquella. En el conveni es pot preveure, així mateix, l'exempció o bonificació de la taxa o els drets d'ocupació que corresponguin, així com les condicions generals a què es sotmet l'activitat autoritzada i els compromisos que assoleix el titular de la llicència".

3. IMPROCEDENCIA DE LA IMPOSICIÓN DE LICENCIAS TEMPORALES DE USO COMÚN ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO PARA EL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS Y MOTOCICLETAS DE USO COMPARTIDO EN LA VÍA PÚBLICA

3.1 NO PUEDE ESTABLECERSE LA EXIGENCIA DE LICENCIA, NI LIMITAR SU NÚMERO, MEDIANTE DECRETO DE ALCALDÍA

Pasamos ahora a formular alegaciones en cuanto al establecimiento de la licencia como título jurídico habilitante previo a la ocupación del espacio público, así como a la proyectada fijación de un número máximo de licencias, en los términos que se exponen en el apartado 2 del documento municipal denominado *"Sharing: proposta de regulació"*. Y empezamos por la actuación administrativa mediante la que prevé establecerse, que no es otra que un simple Decreto de Alcaldía.

Al respecto cabe decir que tal actuación, de producirse, encontraría aparente cobertura en los artículos 28.1, 29, 44, 46 y 48 de la Ordenanza municipal sobre el uso de las vías y los espacios públicos, aprobada por acuerdo del Consell Plenari de 27 de noviembre de 1998, y posteriormente modificada.

Pero tal cobertura es tan solo aparente en la medida que la regulación contenida en esos preceptos de la Ordenanza municipal es una regulación totalmente superada, desplazada y derogada por la Directiva de Servicios y legislación estatal básica y catalana posterior. Luego nos detendremos en la vulneración de la Directiva de Servicios y el libre establecimiento. Ahora, en este apartado, nos centramos en la legislación básica estatal y catalana, toda ella de rango superior y posterior a la Ordenanza referida.

Primero acudimos a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, cuyo artículo 4.1 recoge los principios de intervención de las Administraciones Públicas para el desarrollo de una actividad, entre los que se encuentran los de proporcionalidad, adecuación y elección de la medida menos restrictiva.

En segundo lugar, citamos la Ley 39/2015 cuyo artículo 69 regula tanto la declaración responsable como la comunicación como títulos jurídicos habilitantes alternativos a las licencias y que igualmente permiten el control por parte de las Administraciones. También su artículo 128 que fija los límites a la potestad reglamentaria y el principio de jerarquía normativa. Y citamos finalmente el artículo 129 de dicha Ley, que contiene los principios de buena regulación.

Asimismo, encontramos base a nuestra oposición en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, a la que se remite el artículo 84 (medios de intervención de las Entidades locales en la actividad de los ciudadanos) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
Y, cuarto, nos referimos también a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, cuyo artículo 5 regula el principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes, y cuyo artículo 17 ordena la instrumentación del principio de necesidad y proporcionalidad.

Por otro lado, citamos la Ley catalana 26/2010, de 3 de agosto, de régimen jurídico y de procedimiento de las Administraciones Públicas de Cataluña en cuyo artículo 31 se recogen también los principios generales de actuación de las Administraciones Públicas y que, particularmente, en su artículo 33 fija el principio de intervención mínima.

Y, siguiendo con la legislación catalana, nos remitimos finalmente a esos mismos principios, pero fijados para la concreta legislación sectorial de transporte y movilidad, mediante la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la Movilidad.

Con todo, ninguna de estas leyes posteriores habilita al Ayuntamiento de Barcelona para que, mediante un simple Decreto de Alcaldía, establezca la licencia como título jurídico necesario para la ocupación del espacio público y que, además, lo haga limitando su número. Se vulnera con ello el principio de jerarquía normativa, así como todas las leyes indicadas, **lo que acarrearía la nulidad radical del Decreto de Alcaldía caso de aprobarse**, según dispone el artículo 47.1.e) de la Ley 39/2015.

3.2 IMPROCEDENCIA DE LA SUBASTA

En el documento *"Sharing: proposta de regulació"* se expone que el sistema de otorgamiento de licencias será por concurso, consistente en un periodo de presentación más una subasta o sorteo.

Sobre ello, es cierto que el artículo 44 de la Ordenanza municipal sobre el uso de las vías y los espacios públicos establece que cuando haya más solicitudes de licencias que las que puedan concederse, entonces la concesión de licencias debe someterse a un procedimiento en el que se garanticen la objetividad, la publicidad y la concurrencia.

Pero no lo es menos que tal previsión debe tener en cuenta la realidad sobre la que se regula y, sobre todo, en nuestro caso, la existencia de varias empresas efectivamente operando en la ciudad de Barcelona con la confianza legítima generada por parte del Ayuntamiento de Barcelona y con la correspondiente inversión realizada en atención a esa confianza.

De fijarse un sistema de otorgamiento de licencias que no respete esos derechos, el Ayuntamiento podría ser responsable patrimonialmente de los daños y perjuicios causados a dichos operadores, de acuerdo con lo establecido por el artículo 32 y siguientes de la Ley 40/2015.

3.3 INFRACCIÓN DEL ARTÍCULO 15 DE LA DIRECTIVA DE SERVICIOS

El Decreto de Alcaldía para el otorgamiento de licencias temporales de uso común especial del dominio público para el estacionamiento de bicicletas y motocicletas de uso compartido en la vía pública (el "Decreto de Alcaldía"), cuya aprobación definitiva está prevista en el mes de marzo de 2019, prevé sujetar el acceso al mercado de los modelos de movilidad compartida –bicicletas y motos eléctricas–, a la obtención previa de una licencia. En efecto, dicho Decreto prevé un sistema de otorgamiento de licencias no transmisibles con un periodo de vigencia de 3 años, ampliable un año más, ya sea a través de un

concurso público como a través de una simple solicitud hasta un tope fijado (el "Sistema de Licencias"). Además, el número de dichas licencias estaría limitado.

(i) La Directiva de Servicios prohíbe los límites cuantitativos

Ahora bien, sujetar el acceso o ejercicio de una actividad a la obtención de una licencia, cuyo número está restringido cuantitativamente, resulta contrario a la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (la "Directiva de Servicios"). En efecto, tal y como se dispone en el artículo 15.2 de la Directiva de Servicios:

> *"2. Los Estados miembros examinarán si sus respectivos ordenamientos jurídicos supeditan el acceso a una actividad de servicios o su ejercicio al cumplimiento de los siguientes requisitos no discriminatorios:*
> *a) límites cuantitativos o territoriales y, concretamente, límites fijados en función de la población o de una distancia geográfica mínima entre prestadores".*

Por tanto, la Directiva de Servicios impide, en principio, adoptar normas que, como ocurre con el Sistema de Licencias, sujetan una actividad a autorización y limitan el número de prestadores de servicios.

(ii) Es necesario notificar esta norma a la Comisión Europea

El artículo 15.7 de la Directiva de Servicios permite, excepcionalmente, que se adopten normas que establecen límites cuantitativos siempre y cuando se notifique a la Comisión Europea para su evaluación. Por tanto, el Decreto de Alcaldía debería prever expresamente que la norma no entraría en vigor hasta haber sido sometida a la Comisión Europea para que ésta evalúe si esta medida estaría objetivamente justificada.
Ahora bien, en este caso, es poco probable que la medida supere el examen de la Comisión Europea.

En primer lugar, no existe ninguna razón imperiosa de interés general que justifique el establecimiento de una licencia por parte del Ayuntamiento de Barcelona. Una adecuada gestión del espacio público no está reconocida en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia como un objetivo de interés general.
En todo caso, cuando otros usuarios privados o empresas lo usan gratuitamente, la jurisprudencia no admite que el interés público sólo se invoque respecto de una parte de los administrados, pues la norma no se aplica de forma uniforme y coherente.

En segundo lugar, el artículo 15.3 establece que las normas nacionales que establecen límites cuantitativos deben respetar el principio de proporcionalidad. En cambio, en este caso, el Sistema de Licencias resulta desproporcionado para los fines que persigue. 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, etc.). Tampoco se exige al sistema público de bicicletas de la ciudad de Barcelona, el *Bicing* (*vid*. además, el apartado 8).

Además, el número de licencias otorgado puede ser insuficiente para satisfacer una demanda creciente o permitir a las empresas ya establecidas ser económicamente rentables.

A mayor abundamiento, la falta de proporcionalidad se agrava por la duración de las licencias de 3 años, renovable por un año más (3+1), en tanto en cuanto dicha duración no es la mínima imprescindible. Las plataformas que ofrecen este tipo de servicios se adaptan rápidamente a los cambios en la demanda y el mercado, por lo que una regulación tan estática podría perjudicar a los operadores ya establecidos, así como a los nuevos entrantes. Es más, incluso aunque en años posteriores se revise el número de licencias al alza, el mercado de la movilidad compartida es mucho más dinámico, por lo que esta normativa impediría a estos operadores la adaptación a la demanda de los ciudadanos.

En todo caso, la falta de proporcionalidad se aprecia en que existen medidas alternativas menos restrictivas para gestionar de forma eficiente y responsable el espacio público de la ciudad de Barcelona más acordes con el principio de proporcionalidad, como la declaración responsable o la comunicación previa, que también permiten llevar un control de la actividad por parte de la Administración. Se podría empezar regulando este nuevo sector a través de estos sistemas, menos intervencionistas, y observar la evolución del mercado y de sus repercusiones sobre el espacio público y la congestión.

En conclusión, no cabe sino sostener que el Decreto de Alcaldía, **en tanto en cuanto prevé la adopción de un Sistema de Licencias que sujeta el acceso al mercado de los modelos de movilidad compartida a una autorización previa y limita el número de prestadores de servicios, es contrario a la Directiva de Servicios.**

La Directiva de Servicios permite, excepcionalmente, que se adopten normas que establezcan límites cuantitativos siempre y cuando se notifique a la Comisión Europea para su evaluación. No obstante, en este caso, es poco probable que la medida supere el examen de la Comisión Europea, pues:

(i) no existe ninguna razón imperiosa de interés general que justifique el establecimiento de una licencia por parte del Ayuntamiento de Barcelona; y

(ii) el Sistema de Licencias resulta desproporcionado para los fines que persigue, pues sólo se exige a los prestadores de servicios de movilidad compartida, el número de licencias puede ser insuficiente y existen medidas alternativas menos restrictivas.

3.4 INFRACCIÓN DEL ARTÍCULO 49 TFUE: LIBERTAD DE ESTABLECIMIENTO

Por razones similares a las aducidas en el supuesto de la tasa, supeditar la prestación de servicios de movilidad compartida (bicicletas y motocicletas) a la obtención de una licencia restringe la libertad de establecimiento.

(i) Infracción del artículo 49 TFUE

Es jurisprudencia reiterada que sujetar el ejercicio de una actividad a la obtención de una licencia restringe la libertad de establecimiento, pues obstaculiza y hace menos atractivo para los operadores de movilidad compartida de otros Estados miembros iniciar una actividad en un Estado miembro. Como señala el Tribunal de Justicia en la Sentencia *Hartlauer*[7]:

> *"Una normativa nacional que* ***supedita el establecimiento de una empresa de otro Estado miembro a la expedición de una autorización previa*** *constituye una restricción en el sentido del artículo 43 CE, ya que puede* ***entorpecer el ejercicio, por esa empresa, de la libertad de establecimiento, impidiéndole desarrollar libremente sus actividades*** *a través de un establecimiento permanente".*

Éste es, precisamente, el caso del Sistema de Licencias propuesto. Es más, si, como regla general, sujetar el ejercicio de una actividad a la obtención de una licencia restringe el principio de libertad de establecimiento previsto en el artículo 49 TFUE, un sistema de

[7] Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de marzo de 2009, *Hartlauer*, C-169/07, EU:C:2009:141, apartado 34.

numerus clausus debe considerarse aún más restrictivo, poniendo en serio peligro la posibilidad de un entorno de movilidad sostenible e inteligente en la ciudad de Barcelona.

(ii) Dicha restricción no estaría justificada

Como hemos dicho, no toda restricción de la libertad de establecimiento resulta incompatible con el Derecho de la Unión. Ahora bien, también hemos señalado que, para poder considerarse compatible con el Derecho de la Unión Europea, una restricción a la libertad de establecimiento debe perseguir razones imperiosas de interés general, así como resultar adecuada y proporcionada al fin perseguido.
Sin embargo, en este caso, estos criterios no se cumplen.

En primer lugar, no existe ninguna razón imperiosa de interés general que justifique el establecimiento por parte del Ayuntamiento de Barcelona de un sistema de licencias. Como se ha señalado anteriormente, una adecuada gestión de la ocupación del espacio público no está reconocida en la jurisprudencia como un motivo de interés general. En todo caso, la jurisprudencia no admite que el interés público sólo se invoque respecto de una parte de los administrados (en este caso, los prestadores de servicios de movilidad compartida) y no frente a cualesquiera otros usuarios del espacio público. En segundo lugar, 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 que existen, 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 pocos.

Finalmente, existen otros medios menos restrictivos para gestionar la ocupación del espacio público de la ciudad de Barcelona de forma eficiente y responsable, tales como la declaración responsable o la comunicación previa. Como hemos señalado, cabría comenzar regulando el sector de la movilidad compartida a través de sistemas menos intervencionistas, observando la evolución del mercado y de sus repercusiones sobre el espacio público y la congestión.

A MODO DE CONCLUSIÓN:

El Sistema de Licencias, infringe frontalmente la libertad de establecimiento, y no puede considerarse justificado. No existe ninguna razón imperiosa de interés general que justifique su establecimiento y, desde luego, no resulta adecuado ni proporcionado para conseguir los fines invocados por el Ayuntamiento de Barcelona, más aún tratándose de un sistema de

licencias tan restrictivo como es el de numerus clausus. Por tanto, el sistema resultaría inaplicable, pues, al ser contrario al Derecho de la Unión, que prima sobre las normas nacionales de cualquier Estado miembro, nacería con un vicio invalidante.

3.5 RESERVA DE ACCIONES

YEGO manifiesta su total disponibilidad para tratar las alegaciones y cuestiones planteadas en este escrito directamente con los representantes municipales, individualmente o en el marco de un Grupo de trabajo estable creado en un entorno de colaboración público privado, 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 fomenta la movilidad compartida, eléctrica y sostenible en la ciudad con menores costes públicos.

Asimismo, para el supuesto que el contenido de la modificación de la Ordenanza fiscal (tasa) que se apruebe definitivamente sea idéntico o similar al aprobado provisionalmente, YEGO anuncia ya el ejercicio de las acciones legales de todo tipo (europeas, de unidad de mercado, contenciosas y patrimoniales), incluidas las medidas cautelares, que sean necesarias para dejar sin efecto el establecimiento de la tasa. En idéntico sentido, se advierte ya que se actuará también –incluso por responsabilidad patrimonial- contra las resoluciones administrativas que limiten el número de licencias y ordenen arbitrariamente el procedimiento para su obtención, de no revisarse el planteamiento definido a fecha de hoy.
En este sentido, la adopción de la Ordenanza controvertida, y la consiguiente imposición de la Tasa, sería contraria al Derecho de la Unión Europea, y podría generar responsabilidad patrimonial por parte del Ayuntamiento de Barcelona.

Es jurisprudencia reiterada[8] que los particulares afectados por un acto normativo contrario al Derecho de la Unión Europea, imputable a un Estado miembro, tienen derecho a solicitar una indemnización por los daños y perjuicios sufridos en su patrimonio. Para que se declare la responsabilidad patrimonial de un Estado miembro por la infracción del Derecho de la Unión Europea, deben necesariamente concurrir tres requisitos, a saber: (i) la norma jurídica vulnerada debe tener por objeto conferir derechos a los particulares; (ii) la violación debe estar suficientemente caracterizada; y (iii) debe existir una relación de causalidad directa entre el incumplimiento de la obligación que incumbe al Estado y el daño sufrido por las personas que hayan sido los perjudicados.

---

[8] Sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de noviembre de 1991, *Francovich y Bonifaci/Italia*, C-6/90, EU:C:1991:428, Sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de marzo de 1996, *Brasserie du pêcheur*, EU:C:1996:79.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el caso de que la Ordenanza controvertida llegue a aprobarse y se imponga el pago de la tasa a los operadores del mercado de los modelos de movilidad compartida, los citados requisitos, en principio, se cumplirían, existiendo por tanto un riesgo sustancial de que el Ayuntamiento de Barcelona tenga que indemnizar a los particulares afectados por la Ordenanza. En particular, los afectados podrán declarar que la normativa controvertida es contraria a la libertad de establecimiento, prevista en el artículo 49 del TFUE.

En este sentido, la indemnización a la que el Ayuntamiento de Barcelona tendría que hacer frente podría comprender tanto el importe de la tasa, los gastos que su imposición acarree para los operadores, así como el perjuicio patrimonial ocasionado por cesar de llevar a cabo los servicios de movilidad compartida como consecuencia de la imposición de la tasa.

Adicionalmente, de la misma manera, en el caso de que se apruebe el Sistema de Licencias, ello restringiría el Derecho de la Unión Europea, en particular, la libertad de establecimiento y la Directiva de Servicios, y podría generar responsabilidad patrimonial por parte del Ayuntamiento de Barcelona. En este sentido, el Ayuntamiento de Barcelona se vería obligado a indemnizar a los afectados por dicho sistema en los gastos que su imposición les acarree, así como en el perjuicio patrimonial derivado de dejar prestar los servicios de movilidad compartida.

POR TODO ELLO, SOLICITO:

- Tenga por presentado este escrito por la Sociedad YUGO URBAN MOBILITY ESPAÑA. S.L. (YEGO) 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 limitación del número de licencias; y de conformidad con las mismas;

- Reconozca la condición de interesada de YEGO 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;

- Tenga por manifestada la oposición de YEGO al establecimiento (con carácter individualísimo) de la tasa aprobada provisionalmente y a su cuantificación, así como a cualquier alternativa;

- No apruebe definitivamente la modificación de la Ordenanza por el vicio de nulidad en que se ha incidido en su tramitación al no haberse seguido el preceptivo trámite de consulta pública previa, iniciando en su caso un nuevo procedimiento en el que convoque a YEGO en el trámite de consulta pública previa y se cree un Grupo de trabajo al efecto;

- No apruebe definitivamente la modificación de la Ordenanza por la falta de motivación suficiente y completa, por infracción de la libertad de establecimiento y por vulnerar los principios de equivalencia, proporcionalidad y no discriminación en el establecimiento de la tasa y su cuantificación;

- No apruebe definitivamente el Decreto de Alcaldía para el otorgamiento de licencias y su limitación, por infracción de la Directiva de servicios y libertad de establecimiento, y por vulnerar los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación;

- Con carácter subsidiario, acuerde incorporar en la Ordenanza la posibilidad de formalización de un Convenio entre los operadores y el Ayuntamiento en el que se establecería una exención o bonificación temporal de la tasa; y los operadores se

obligarían a ciertos compromisos de interés público, en los términos del Código de Buenas Prácticas del que acaban de dotarse;

- Tenga por hechas las advertencias de acciones legales para el caso que se apruebe la Ordenanza Fiscal con el contenido aprobado provisionalmente y/o el Decreto de Alcaldía, incluidas las patrimoniales.

En Barcelona, a 11 de enero de 2019.

[redacted]

Benchmark de la regulación de vehículos compartidos (bicis y motos) en Europa

Enero 2019

smart mobility

adigital

MOTOSHARING

Regulación: no, pero existe una propuesta de regulación de la movilidad a nivel nacional que incluye referencias a la movilidad compartida (enlace: https://bit.ly/2VA8JuM).

- **Tasa:** no contemplada.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** se contempla obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 a más tardar.
- **Otros:** incluye el compromiso de proveer a las autoridades competentes un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad, en el cual se podrán incluir requisitos específicos que los operadores deben respetar.

BIKESHARING

- **Regulación:** sí; la ciudad publicó en verano de 2018 un memorando de entendimiento para los servicios de bicis compartidas *free-floating*.
  - **Tasa:** no contemplada.
  - **Aparcamiento:** las bicis no deben bloquear la acera y todas la bicis averiadas deben ser retiradas en menos de 48 horas, exponiéndose a multas en caso contrario. La ciudad, además, ha subvencionado áreas de estacionamiento exclusivas en 3 barrios.
  - ***Open Data:*** mismos requisitos contemplados en la propuesta de regulación nacional.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Velib')

MOTOSHARING

Regulación: sí, al margen de la propuesta de regulación de la movilidad a nivel nacional (enlace: https://bit.ly/2VA8JuM).

- **Tasa:** 30€/año/moto compartida en servicio.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** se contempla obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 a más tardar.
- **Otros:** la propuesta de regulación nacional incluye el compromiso de proveer a las autoridades competentes un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad, en el cual se podrán incluir requisitos específicos que los operadores deben respetar.

BIKESHARING

- **Regulación:** no, aparte de la propuesta de regulación de la movilidad a nivel nacional. No obstante, los operadores siguen actualmente su propio código de conducta.
  - **Tasa:** no contemplada.
  - **Aparcamiento:** no contemplado.
  - ***Open Data*:** se contempla obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 a más tardar.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (VélÔToulouse)

MOTOSHARING

Regulación: no, pero está bajo estudio.

- **Tasa:** se está valorando aplicar una tasa a las motos compartidas de aproximadamente 100€/año/moto, pero que no se paga al ayuntamiento sino que se debe reinvertir (de forma demostrable) en educar a los usuarios en el buen uso del servicio y la vía pública.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto, aunque es posible que tras la aprobación de la nueva regulación se haga alusión a ello.

BIKESHARING

- **Regulación:** no, aunque es probable que también se encuentre bajo estudio.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la regulación actual no hace referencia a ello.
  - ***Open Data*:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (BikeMi)

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** no existe una regulación específica, pero la ciudad colabora proactivamente con los operadores.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la ciudad ha creado áreas de aparcamiento exclusivas para las bicis compartidas sin estaciones y recompensa (a través del operador) con tarifas más bajas a los usuarios que las aparcan dentro de esas áreas.
  - ***Open Data*:** sin información al respecto.
  - **Otros:** la ciudad licitó un sistema subvencionado de bicicletas en régimen free-floating que ganó una empresa el pasado junio y mediante el cual opera desde entonces.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (C'entro in bici).

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** sí (enlace: http://destyy.com/wVjWxc (traducida al español)).
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** prohíbe que las bicicletas se estacionen frente a lugares de referencia y en parques, a menos que sea en sus soportes. Se responsabiliza al operador y se le exige que la mueva a una zona permitida en menos de 4 horas (durante el día) desde el aviso.
  - ***Open Data*:** no se contempla en la regulación para bicis compartidas, aunque el sistema público de bikesharing de la ciudad participa en el proyecto europeo ODUN BIKES para lanzar una app que agrega servicios de diferentes ciudades y se nutre de datos abiertos.
  - **Otros:** se establece un límite máximo de 1.500 bicicletas por operador y se les exige que cuenten con una licencia de actividad específica, cumplan la normativa en el tratamiento de datos de sus usuarios y registren cada uno de sus vehículos (de forma gratuita).
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Citybike Wien)

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** Sí, de marzo de 2018. Anteriormente a la regulación, la ciudad empezó a exigir al Senado de Berlín que interviniera respecto al aparcamiento de bicis. Los operadores, por su parte, habían estado siguiendo su propio código de conducta hasta el momento.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** los operadores tienen la obligación de recoger o redistribuir las bicis en menos de 24 horas si se acumulan más de 4 en la acera, enfrentándose a multas de 3€ por bici. La ciudad está trabajando con operadores para definir alrededor de 30 nuevas áreas de estacionamiento para bicis compartidas.
  - ***Open Data*:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Deezer nextbike).

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** Sí.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la ciudad ha introducido áreas designadas para el estacionamiento de bicis compartidas y ha aprobado una serie de restricciones como la prohibición de que haya más de 5 bicicletas estacionadas en el mismo lugar / portabicicletas y la designación de áreas de la ciudad en que las bicis compartidas no pueden estacionarse.
  - ***Open Data*:** sin información al respecto.
  - **Otros:** incluye una serie de medidas encaminadas a asegurar que los operadores ofrecen un servicio de calidad, como la obligatoriedad de reubicar aquellas bicis que han originado una queja en menos de 24 horas y de enviar al usuario que ha emitido la queja una foto demostrando que la bici ya no se encuentra en un mal lugar.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (KVB-rad).

MÚNICH Y FRANKFURT

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** Sí; ambas ciudades han aprobado un paquete de medidas (10, en el caso de Frankfurt) muy similares a las de Colonia.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** el paquete de medidas incluye restricciones como un número máximo de bicis compartidas que pueden ser dejadas en determinados espacios públicos.
  - ***Open Data*:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (MVG Rad, en Múnich) / No (Frankfurt).

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** Sí.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la ciudad ha adoptado un reglamento que prohíbe el uso de más de 2 bicicletas en cada estacionamiento.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (PubliBike).

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** no, pero la ciudad exige ciertos requisitos a los operadores hasta que la nueva regulación esté lista a lo largo de 2019.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** no existe regulación específica relativa al aparcamiento para los servicios de bicis compartidas sin estaciones.
  - ***Open Data*:** se exige a los operadores que abran sus datos como condición para poder operar en la ciudad.
  - **Otros:** se exigen garantías de calidad a los operadores para permitirles operar y también una licencia que expide la municipalidad.
- **¿Existe servicio público municipal?** No.

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** no, aunque la ciudad está a punto de emitir nuevas regulaciones.
  - **Tasa:** no, ya que se acordó entre el ayuntamiento de Ámsterdam y el de otras ciudades del país no imponer tasas sino exigir un servicio de calidad a los operadores.
  - **Aparcamiento:** a la espera de la nueva regulación, actualmente los operadores de bicis compartidas sin estaciones están prohibidos en el centro.
  - ***Open Data*:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** No.

MOTOSHARING

Regulación: sí (Ordenanza de Movilidad Sostenible, enlace: https://bit.ly/2QACDv9).

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** se exige a los operadores que compartan datos de geolocalización de cada uno de sus vehículos en tiempo real, pudiendo el ayuntamiento intervenir en el desarrollo territorial de los servicios y limitar el número de vehículos en determinadas zonas por motivos de seguridad.

BIKESHARING

- **Regulación:** sí (Ordenanza de Movilidad Sostenible, enlace: https://bit.ly/2QACDv9).
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** se obliga a los operadores a dejar las bicicletas en los portabicicletas y ocupar no más del 50% del espacio disponible en cada estacionamiento de bicicletas.
  - ***Open Data*:** se exige a los operadores que compartan datos de geolocalización de cada uno de sus vehículos en tiempo real, pudiendo el ayuntamiento intervenir en el desarrollo territorial de los servicios y limitar el número de vehículos en determinadas zonas por motivos de seguridad.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (BiciMAD).

MOTOSHARING

Regulación: no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- ***Open Data*:** sin información al respecto.

BIKESHARING

- **Regulación:** sí. En un principio, la ciudad creó unas "guidelines" para la regulación de la actividad de los sistemas de bicis compartidas sin estaciones, pero recientemente ya ha aplicado normas específicas de funcionamiento.
  - **Tasa:** sí, aunque se desconoce el importe por el momento.
  - **Aparcamiento:** se permite un número máximo de bicis por cada portabicicletas / emplazamiento que desconocemos por el momento.
  - ***Open Data*:** sin información al respecto.
  - **Otros:** se ha introducido una licencia necesaria para poder operar, que solo han concedido a un operador por el momento.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Just Eat dublinbikes).

smart mobility adigital

TABLA RESUMEN MOTOSHARING

CIUDAD	REGULA-CIÓN	TASA	APARCA-MIENTO	OPEN DATA	OTROS
PARÍS	No; propuesta de regulación nacional	No	Regulado igual que el vehículo privado	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	Compromiso de proveer un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad
TOULOUSE	Sí, al margen de la propuesta de regulación nacional	30€/año/moto	Regulado igual que el vehículo privado	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	Compromiso de proveer un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad
MILÁN	No (bajo estudio)	Se está valorando tasa de 100/año/moto, a reinvertir en educar a los usuarios	Regulado igual que el vehículo privado	N/A	N/A
BOLOÑA VIENA BERLÍN COLONIA MÚNICH FRANKFURT ZÚRICH UTRECHT ÁMSTERDAM MADRID DUBLÍN	No	No	Regulado igual que el vehículo privado	N/A	N/A

smart mobility adigital

TABLA RESUMEN BIKESHARING (I)

CIUDAD	REGULA-CIÓN	TASA	APARCA-MIENTO	OPEN DATA	OTROS	BIKESHARING PÚBLICO
PARÍS	Sí (memo-rando de entendi-miento)	No	La ciudad ha subvencionado áreas de estacionamiento exclusivas en 3 barrios. Las bicis no deben bloquear la acera y las averiadas deben ser retiradas en menos de 48 horas.	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	N/A	Sí (Velib')
TOULOUSE	No, aparte de la propuesta de regulación nacional	No	N/A	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	N/A	Sí (VélÔToulouse´)
MILÁN	No	No	N/A	N/A	N/A	Sí (BikeMi)
BOLOÑA	No (colabo-ración)	No	La ciudad ha creado áreas de estacionamiento exclusivas y subvenciona parte de la tarifa para quien las usa	N/A	La ciudad licitó un sistema subvencionado de bicicletas en régimen free-floating que ganó una empresa	Sí (C'entro in bici)
VIENA	Sí	No	Prohíbe que las bicicletas se estacionen frente a lugares de referencia y en parques, a menos que sea en sus soportes	No considerado, aunque el sistema público de bikesharing de la ciudad participa en el proyecto europeo ODUN BIKES, que se nutre de datos abiertos	Límite máximo de 1.500 bicicletas por operador y se les exige que cuenten con una licencia de actividad específica, cumplan la normativa en el tratamiento de datos de sus usuarios y registren cada uno de sus vehículos	Sí (Citybike Wien)

smart mobility adigital

TABLA RESUMEN BIKESHARING (II)

CIUDAD	REGULA-CIÓN	TASA	APARCA-MIENTO	OPEN DATA	OTROS	BIKESHARING PÚBLICO
BERLÍN	Sí	No	Los operadores tienen la obligación de recoger o redistribuir las bicis en menos de 24 horas si se acumulan más de 4 en la acera. La ciudad está trabajando con operadores para definir alrededor de 30 nuevas áreas de estacionamiento para bicis compartidas.	N/A	N/A	Sí (Deezer nextbike)
COLONIA	Sí	No	La ciudad ha introducido áreas de estacionamiento designadas, prohíbe que haya más de 5 bicicletas estacionadas en el mismo lugar / portabicicletas y ha designado áreas de la ciudad en que las bicis compartidas no pueden estacionarse	N/A	Medidas para asegurar que los operadores ofrezcan un servicio de calidad (obligatoriedad de reubicar aquellas bicis que han originado una queja en menos de 24 horas y de enviar al usuario que ha emitido la queja una foto demostrando que la bici ya no se encuentra en un mal lugar).	Sí (KVB-rad)
MÚNICH Y FRANKFURT	Sí	No	Número máximo de bicis compartidas que pueden ser dejadas en determinados espacios públicos	N/A	N/A	Sí (MVG Rad, en Múnich) / No

smart mobility adigital

TABLA RESUMEN BIKESHARING (III)

CIUDAD	REGULA-CIÓN	TASA	APARCA-MIENTO	OPEN DATA	OTROS	BIKESHARING PÚBLICO
ZÚRICH	Sí	No	Se prohíbe el uso de más de 2 bicicletas en cada estacionamiento	N/A	N/A	Sí (PubliBike)
UTRECHT	No, pero estará lista a lo largo de 2019	No	N/A	Se exige a los operadores que abran sus datos como condición para poder operar en la ciudad	Se exigen garantías de calidad a los operadores y una licencia de la municipalidad para permitirles operar	No
ÁMSTER-DAM	No (a punto de ser lanzada)	No	A la espera de la nueva regulación, actualmente los operadores de bicis compartidas sin estaciones están prohibidos en el centro	N/A	Se acordó entre el ayuntamiento de Ámsterdam y el de otras ciudades del país no imponer tasas sino exigir un servicio de calidad a los operadores	No
MADRID	Sí	No	Se obliga a los operadores a dejar las bicicletas en los estacionamientos de bicicletas y ocupar solo el 50% de su espacio disponible	N/A	N/A	Sí (BiciMAD)
DUBLÍN	Sí, con el paso previo de elaborar unas "guide-lines"	Sí, por vehículo pero de importe desconocido	Se permite un número máximo de bicis por cada portabicicletas / emplazamiento todavía desconocido	N/A	Es necesaria una licencia específica para poder operar un servicio de bicis compartidas	Sí (Just Eat dublinbikes)

REFERENCIAS

Regulación de aparcamiento de bicis en régimen free-floating: https://drive.google.com/open?id=0B9k75gfaZUJQT3o1NERwX3ZvR2taLXVuZERVMi13WU0wdWtR

Propuesta de regulación de la movilidad en Francia: https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/18191_DP_LOM_16p_DEF_Web.pdf?utm_source=POLITICO.EU&utm_campaign=71cd70b70d-EMAIL_CAMPAIGN_2018_11_26_03_54&utm_medium=email&utm_term=0_10959edeb5-71cd70b70d-190383525

Regulación para bicis compartidas en Viena: https://docs.google.com/document/d/1VqkBJ1rsGpxTD3aMNNoHg4LFfV7HAoFgeSpIJn5LBdw/edit?usp=sharing

Respuesta regulatoria de algunas ciudades alemanas a la entrada de bicis compartidas sin estaciones: https://www.dw.com/en/from-berlin-to-cologne-germany-wary-of-bike-share-clutter/a-43237966

Situación en Berlín tras la entrada de bicis compartidas sin estaciones: https://www.dw.com/en/dockless-bike-sharing-faces-uphill-battle-in-berlin-and-europe/a-44408651

Respuesta de distintas ciudades europeas a los servicios de bicis compartidas sin estaciones: http://ebma-brussels.eu/bike-sharing-in-europe/

smart
mobility

adigital