Ajuntament de Barcelona

Núm. Exp.: DPPF-04 OOFF2018

Títol: Aprovar modificació parcial Ordenances Fiscals per a 2018 i successius

Document: Informe sobre les al·legacions presentades per Yugo Urban Mobility España, SL

Un cop aprovat provisionalment el Projecte de modificació parcial de les Ordenances Fiscals per a 2018 i successius, pel Plenari de 23 de novembre de 2018, s'obre un període d'exposició pública per poder presentar al·legacions que s'inicia el 27 de novembre i finalitza l'11 de gener de 2019.

Des de la societat Yugo Urban Mobility España, SL i amb data de 11 de gener de 2019, s'han rebut les següents al·legacions de les quals, l'equip tècnic sotasignat, seguint indicacions de l'equip de govern, informa tot seguit de si s'han estimat o no, total o parcialment:

Al·legació 2.2.1. Nul·litat del procediment per què no s'ha seguit el preceptiu tràmit de consulta pública prèvia previst en l'article 133 de la llei 39/2015

Aquesta al·legació NO S'ESTIMA, d'acord amb el que tot seguit s'exposa.

De forma succinta, l'empresa al·legant considera que s'ha incorregut en un vici de nul·litat procedimental atès que, en relació a la tramitació de la modificació de l'OF 3.10, s'ha prescindit del tràmit de consulta prèvia i que aquesta circumstància determina la nul·litat radical del procediment ja que de conformitat amb la STC 55/2018, de 24 maig de 2018 "s'ha declarat constitucional i bàsic allò previst al primer incís de l'apartat primer de l'article 133 de la Llei 39/2015".

Ara bé, qui formula aquesta al·legació fa una interpretació limitada i esbiaixada del contingut de la referida STC 55/2018, atès que no només s'ha declarat constitucional la part de l'article 133 a la que fa referència sinó que pel que fa a la resta del precepte no s'ha declarat la seva inconstitucionalitat –i per tant, expulsió de l'ordenament jurídic- sinó que el Tribunal Constitucional s'ha limitat a declarar "que es tracta d'una disposició contrària a l'ordre constitucional de competències i per això resulta inaplicable a les Comunitats Autònomes". Com es pot col·legir del fonament jurídic 7è de l'esmentada sentència:

"*Procede, en consecuencia, declarar que los artículos 132 y 133 —salvo el primer inciso de su apartado 1 y el primer párrafo de su apartado cuarto— 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, FFJJ 7 y 8)*".

Per tant, com es pot deduir de forma directa de la referida sentència, tot i no tenir caràcter bàsic i, en conseqüència, no resultar aplicable a les Comunitats Autònomes, l'article 133 de la Llei 39/2015 es troba vigent en la seva integritat en el cas de les corporacions locals, en aplicació de la clàusula de supletorietat general prevista a l'article 149.3 de la Constitució.

Ara bé, no es pot deixar de banda que l'aplicació de les previsions de l'article 133 de la Llei 39/2015 al procediment d'aprovació i modificació de les ordenances fiscals, ha estat una qüestió que ha suscitat un intens debat i certa controvèrsia, tot i que a través de l'informe de la Direcció General de Tributs de data 19 de gener de 2018 s'ha relativitzat aquest debat. En efecte, segons l'opinió de la DGT "*el trámite de consulta previa debe sustanciarse cuando se trata de la aprobación de una nueva ordenanza fiscal, mientras que en el caso de la modificación de una ordenanza fiscal ya aprobada con anterioridad, puede obviarse dicho trámite por tratarse de una regulación parcial de la materia*".

Així, i seguint aquest criteri, per part de la Direcció de Pressupostos i Política Fiscal es va tramitar expedient de modificació de l'OF 3.10 en el que, a través de l'informe de conformitat de data 30 d'octubre de 2018 s'explica el següent:

"Cal posar de manifest que, en el present cas, es considera que no resulta preceptiu realitzar el tràmit de consulta ciutadana prèvia disposat a l'article 133 de la Llei 39/2015, atès que stricto sensu no es tracta de la creació d'una nova taxa, sinó de la incorporació d'un nou coeficient corrector a la fórmula general de la taxa per ocupació del domini públic local regulat a l'OF 3.10. En aquest sentit i d'acord amb el que estableix l'article 133.4 de la Llei 39/2015 "podrá prescindirse de los trámites de consulta, audiencia e información públicas previstos en este artículo en el caso de normas presupuestarias u organizativas de la Administración General del Estado, la Administración autonómica, la Administración local o de las organizaciones dependientes o vinculadas a éstas, o cuando concurran razones graves de interés público que lo justifiquen. Cuando la propuesta normativa no tenga un impacto significativo en la actividad económica, no imponga obligaciones relevantes a los destinatarios o regule aspectos parciales de una materia, podrá omitirse la consulta pública regulada en el apartado primero".

En conseqüència, resulta palès que allò previst a l'article 133.4 de la Llei 39/2015 és plenament vigent, a data de avui, pel que fa a les corporacions locals –resultant no aplicable exclusivament a les Comunitats Autònomes, tal com determina expressament la STC 55/2018- i que l'esmentat precepte habilita per a la no realització d'aquest tràmit en determinats supòsits, com el que aquí ens ocupa, circumstància que ha estat ratificada per l'informe de la Direcció General de Tributs de data 19 de gener de 2018.

Finalment i no obstant l'anterior, no s'ha de perdre de vista que des de l'Ajuntament i en el marc del Pacte per la Mobilitat s'ha promogut un intens debat i participació per part dels diferents operadors i interessats en aquest sector en relació a la definició del model de la regulació compartida a la ciutat de Barcelona, concretament a través de diverses sessions celebrades entre

octubre de 2017 i novembre de 2018, en les que s'ha explicat la proposta de regulació municipal i les interessades han pogut intervenir de forma activa, de forma que aquesta al·legació es troba totalment buida de contingut, en haver existit un espai previ de consulta i participació del sector.

Al·legació 2.2.2. Falta de justificació completa i suficient de la necessitat i utilitat de la taxa

Aquesta al·legació NO S'ESTIMA, d'acord amb el que s'exposa a continuació.

Des del febrer del 2017, s'han rebut queixes per part del col·lectiu d'empreses de lloguer de bicicletes des de local i ciutadans que ha denunciat que els ancoratges municipals per a bicicletes estan sent ocupats per aquestes bicicletes compartides, així com la pressió sobre l'aparcament de motos per empreses en determinats punts de la ciutat.

Aquestes queixes posen de manifest una problemàtica de convivència d'aquests nous sistemes de mobilitat compartida amb els sistemes tradicionals de lloguers, així com problemes de sobreocupació en determinats punts de la ciutat amb una major demanda d'aparcament.

En els estudis realitzats es van posar de manifest una sèrie de possibles d'oportunitat, però també de riscos que posaven de manifest que la ciutat actualment no està preparada per aprofitar-se de totes les oportunitats d'aquests nous sistemes sinó que, per contra, s'està generant un prejudici originat dels impactes negatius derivats de l'ocupació de l'espai públic.

El riscos principals detectats són:

- Forta ocupació de l'espai públic, que pot arribar a la seva privatització
- Problemes de competència entre empreses (empreses que operen amb llicència des d'un local i les que ho fan sense llicència des del carrer)
- Els models de desplaçament lliure amb o sense estacions fixes, tot i tenir una necessitat d'aparcament menor a la del vehicle privat, si es desenvolupen en superfície sense una racionalització, es redueix la percepció sobre l'impacte positiu en l'aparcament.
- Alguns sistemes poden tenir un impacte negatiu sobre la seguretat viària
- El bikesharing genera sobreocupació en l'aparcament i dificulta la rotació de les bicicletes
- Falta de civisme en l'aparcament de motos i bicicletes, que és difícil de controlar per les empreses si aquestes no tenen els vehicles geolocalitzats o si no tenen un sistema de control estricte intern.

Per tant la gran majoria d'ells giraven al voltant de la sobreocupació i ús intensiu de l'espai públic, el que va posar clarament de manifest que si l'ajuntament volia fer una política poc intervencionista i amb la mínima regulació promogués el creixement d'aquest nous sistemes, el que havia de regular era la ocupació que feien de l'espai públic.

En aquest cas l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics de Barcelona, estableix que es donen tres tipologies d'usos: ús comú general, ús comú especial o ús privatiu.

Article 8. L'ús comú general

1. L'ús comú general de les vies públiques és aquell que es fa d'acord amb la naturalesa dels espais o instal·lacions corresponents, essencialment la circulació o l'estada de les persones.

2. L'ús comú general de les vies públiques és lliure, sense perjudici del sotmetiment a les normes de captenimentque s'estableixen en aquesta Ordenança o en altres disposicions d'aplicació.

Article 27. Concepte d'ús comú especial

1. L'ús comú especial és el que, sense excloure de forma permanent altres usos, sotmet la via o espai públic afectat a una especial intensitat o perillositat, el que afecta restrictivament els altres usos o el que suposa un aprofitament més enllà dels usos definits com generals.

2. Hom considera com a ús comú especial l'ocupació transitòria d'un espai públic, tot impedint el pas o l'estada dels vianants, l'emissió de músiques, o sons i sorolls per sobre del nivell mig a la via pública i les activitats que suposen un ús dels espais i les instal·lacions públiques més enllà de la seva natural destinació.

SECCIÓ 2ª. L'ÚS PRIVATIU

Article 37. Llicència o concessió d'ús privatiu

1. L'ús privatiu és el que suposa l'ocupació directa o immediata dels espais o les instal·lacions públiques, de forma que els altres usos queden limitats o exclosos.

2. L'ús privatiu de vies o espais públics queda sotmès a llicència, que s'atorgarà tot ponderant discrecionalment la utilitat pública de l'ocupació que se sol·licita i el perjudici que hom causa als altres usos o activitats.

3. L'ús privatiu que comporta l'afectació del domini públic a una activitat o bé la seva transformació o modificació resta sotmès a concessió.

Així doncs, queda clar que els serveis de vehicle compartit que realitzen la seva activitat 100% des de l'espai públic estan realitzant un ús comú especial i per tant han de ser regulats mitjançant una llicència d'ocupació temporal de l'espai públic. Com a conseqüència directa de l'anterior, cal establir una valoració econòmica de la utilitat derivada d'aquest aprofitament especial del domini públic municipal per quantificar la taxa a pagar per obtenir aquesta llicència. Així, es dóna compliment a l'article 20, apartat 3er del TRLHL, que preveu que les entitats locals puguin establir

taxes per qualsevol supòsit d'utilització privativa o aprofitament especial del domini públic local, desenvolupant una enumeració de supòsits no limitativa.

L'ús del domini públic municipal per part de les bicicletes i motocicletes d'ús compartit aparcades a la via pública encaixa sense cap mena de dubte dins del fet imposable de la taxa i queda justificada la seva procedència.

Al·legació 2.2.3. Falta de justificació de la quantificació de la taxa

Aquesta al·legació NO S'ESTIMA, en el sentit que l'informe tècnic i econòmic que figura a l'expedient dona compliment al que estableix la normativa, concretament dels articles 24 i 25 del TRLHL, per tant, no es pot al·legar la falta de justificació de la quantificació de la taxa.

Per a determinar l'import de la taxa en qüestió es parteix de la regla de quantificació aplicable que es defineix a l'article 24.1 a) del TRLHL que estableix que *"L'import de les taxes previstes per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic local es fixarà d'acord amb les següents regles:*
a) Amb caràcter general, prenent com a referència el valor que tindria en el mercat la utilitat derivada d'aquesta utilització o aprofitament, si els béns afectats no fossin de domini públic. Per aquest fi, les ordenances fiscals podran assenyalar en cada cas, atenent a la naturalesa específica de la utilització privativa o de l'aprofitament especial que es tracti, els criteris i paràmetres que permetin definir el valor de mercat de la utilitat derivada."

En aplicació de l'anterior paràgraf, la quota tributària de la taxa ve determinada per l'aplicació de la següent fórmula: Quota tributària = PB x S x T x FCC x FCA

On PB és la tarifa bàsica; S, la superfície en metres quadrats de la utilització o l'aprofitament; T, el temps en dies de la utilització o de l'aprofitament, FCC, el factor corrector del carrer; FCA, el factor corrector de la classe d'utilització o d'aprofitament.

La tarifa bàsica (PB) per metre quadrat o fracció i dia d'utilització o d'aprofitament és de 0,4966 €. Als efectes d'estimar el valor d'ús de l'aprofitament especial o utilització privativa, en la hipòtesi que els béns afectes no tinguin la condició de béns de domini públic, atès que els supòsits subjectes a taxa són generalment afectes a l'exercici d'una activitat lucrativa, és raonable prendre com a referència el mercat de locals comercials a la ciutat, tant de lloguer com de compravenda. Lògicament, el valor d'ús de l'aprofitament o utilització variarà amb la superfície afectada, la intensitat de l'aprofitament, la seva durada o la situació. Per tant, sembla adient determinar el valor de la utilitat derivada partint d'un valor unitari bàsic (PB), que reflecteixi la situació del mercat de locals comercials, i que pugui ésser modulat per uns determinats factors o paràmetres.

Per a aquesta finalitat es pren com a referència les dades sobre els locals comercials de la ciutat de les principals empreses consultores del mercat immobiliari. Tant en el cas dels lloguers com dels preus de venda es considera el valor mitjà de la zona *prime*[1], on es concentra la màxima intensitat comercial de la ciutat, fet que es reflecteix en el nivell de preus. Quan es tracta de lloguers, es pren el preu mitjà per metre quadrat i dia, el que permet tenir en compte la superfície, la intensitat i la durada, essencials per a aproximar el valor d'ús de l'aprofitament especial o utilització privativa. Mentre que en el cas de preus de venda, l'aproximació al valor d'ús es realitza calculant el valor de capitalització, en base a les dades de percentatges de rendibilitat que ofereixen les mateixes publicacions especialitzades. La taxa de capitalització utilitzada és el 5% i es situa entre el valor màxim (5,25%) que ofereix pel mercat *retail* en zona *prime* la consultora Richard Ellis i el mínim (4,85%) de Cushman Wakefield. La rendibilitat també s'expressa en euros per metre quadrat i dia, de forma anàloga al lloguer i al valor unitari bàsic que es vol calcular.

Finalment, per comparar els valors obtinguts amb el valor unitari bàsic proposat per l'ordenança fiscal, com que els valors calculats corresponen a la zona de més intensitat comercial (*prime*), es considera que el valor d'aquesta zona és 5 vegades superior al valor de les zones amb menor rellevància comercial, d'acord amb la categorització de carrers de la pròpia ordenança fiscal. Per tant, es comprova que el preu base proposat no superi la cinquena part dels valors obtinguts per metre quadrat i dia de les publicacions especialitzades sobre locals comercials.

[1] S'utilitza el valor mitjà de la zona prime perquè les publicacions de les consultores de major pes al mercat de locals comercials ofereixen sempre aquesta dada.

Mercat de locals comercials. Zona Prime 2012

Lloguer	€/m2/mes (a)	€/m2/dia (b)	zona A= (b)/5
Cushman Wakefield	265,00	8,8333	1,7667
Jones lang Lasalle	198,00	6,6000	1,3200
Richard Ellis	183,33	6,1111	1,2222
Forcadell	130,00	4,3333	0,8667
Compra	€/m2 (a)	Rendibilitat (5%)/m2/dia (b)	zona A= (b)/5
Forcadell	29.000,00	4,0278	0,8056
Rendibilitat inversió	% Rendibilitat		
Cushman Wakefield	4,85%		
Richard Ellis	5,25%		
Forcadell	5,00%		

El valor bàsic per a 2019 es manté en 0,4966€ m2 i dia i resulta inferior als valors obtinguts de les dades de les publicacions especialitzades, una vegada homogeneïtzades. En cap cas el valor bàsic supera el 65% dels valors obtinguts com a referència del mercat de locals comercials. Sobre aquest valor bàsic caldrà aplicar factors expressius de la superfície, la durada, situació i tipus d'aprofitament.

Per tant, resulta del tot apropiat utilitzar, "com a referència el valor que tindria en el mercat", els preus de lloguer i compravenda de locals comercials per establir el valor econòmic de la utilitat derivada de l'aparcament a la via pública per part d'empreses que realitzen una activitat econòmica i lucrativa ocupant l'espai públic municipal quan disposen dels seus vehicles aparcats a la via pública. Així, es calcula uns valors de preu/m2/dia de lloguer i compravenda de locals comercials obtinguts de diferents fonts i en relació a la zona *prime* o de major intensitat comercial de la ciutat. Però no s'aplica directament la mitjana d'aquests valors, sinó que justament per tenir en compte la diversitat comercial de la ciutat, aquests valors obtinguts es divideixen per 5 per considerar (segons determina la pròpia ordenança fiscal) que aquest és el diferencial entre les àrees de la ciutat amb major intensitat comercial i les que en tenen menys, per tant, només es considera el 20% del valor de la zona *prime*. Finalment cal dir que el valor bàsic (PB) utilitzat per determinar el

valor econòmic de la utilitat derivada de l'ús del domini públic encara es situa molt per sota d'aquest 20% del valor de la zona *prime*, doncs finalment es situa entre un 0,05% i 0,12%.

A partir d'aquesta tarifa bàsica (PB), on s'acaba de justificar que el seu valor està molt per sota del valor mitjà de la utilitat derivada de l'ús de l'espai públic per a tota la ciutat, s'apliquen un conjunt de paràmetres o factors per ajustar i modular millor aquest valor econòmic per al cas dels vehicles subjectes a aquesta taxa.

Per a l'aplicació del factor superfície (S) es tindrà en compte que quan la utilització o l'aprofitament es faci mitjançant un vehicle, la superfície serà la de la seva projecció en el sòl, però la superfície per a tots els usos o aprofitaments serà com a mínim de dos metres quadrats. S'estableix un aprofitament mínim de superfície per què la quantificació econòmica de la utilitat derivada de la utilització del domini públic local resulti ajustada a la realitat d'ocupació de l'espai públic i sigui coherent amb la seva valoració econòmica també en termes del mercat. Per altra banda, és una tècnica habitual en moltes ordenances fiscals de determinar algun paràmetre amb una quantitat mínima computada o amb una tarifa mínima, també per millorar l'eficiència de la gestió i recaptació de les taxes.

En relació a la variable temps (T) és el de la durada de la utilització, l'aprofitament o la prestació de serveis. Segons el termini, els usos, aprofitaments o prestacions de serveis poden ser anuals, semestrals o de temporada, trimestrals, mensuals, per a totes les festes i vigílies durant l'any, per a un nombre determinat de dies consecutius, per a un nombre de dies no consecutius durant un determinat període i per a la durada de les festes o fires autoritzades.
Quan la llicència o autorització es concedeixi per a mesos, trimestres, festes o vigílies durant l'any, semestres, temporada o un any, es consideraran per al càlcul de la quota, respectivament, els mesos de 30 dies, els trimestres de 90 dies, les festes i vigílies de 128 dies, els semestres o temporada de 180 dies i els anys de 360 dies.
Així, en l'aplicació d'aquest paràmetre no cal més justificació en el sentit que s'utilitzen els paràmetres que recullen la major part de les ordenances fiscals que utilitzen la variable temps (responent a criteris de transparència, proporcionalitat i raonabilitat), i que es té en compte el calendari anual comercial i no el de l'any natural, com ha de ser en aquests casos que s'aplica una taxa per a una activitat comercial que utilitza el domini públic local.

El factor corrector del carrer (FCC) és el determinat per a cada categoria de carrer als efectes de l'impost sobre activitats econòmiques, en el quadre següent:

Categoria carrer	A	B	C	D	E, F i Z industrial
Factor corrector	5,00	3,00	1,75	1,25	1,00

En el cas de l'aprofitament especial de la via pública per la utilització de cada bicicleta i motocicleta d'ús compartit, s'aplicarà el factor corrector del carrer 1 (equivalent a les categories de carrer E,F i Z industrial). És a dir, tenint en compte que aquests vehicles poden estar aparcats a la via pública en qualsevol carrer de la ciutat, i per tant s'haurien d'aplicar diferents coeficients en funció de la categoria de cada carrer, s'ha optat per aplicar el coeficient corrector de menor intensitat per tal que la valoració econòmica de la utilitat derivada de l'ocupació del domini públic obtingui un valor ajustat a la realitat i no excessiu, fins i tot en perjudici de l'ús real que facin els potencials usuaris, que poden estacionar en zones de categoria superior.

Per a l'aplicació del factor corrector de la classe d'ocupació o d'aprofitament, es defineix un coeficient corrector igual a 0,2, factor amb el qual es modula la quota resultant, en aquest cas a la baixa, en atenció als potencials efectes beneficiosos que pot arribar a tenir la mobilitat compartida. En aquest sentit, cal recordar que l'ordenança fiscal estableix diferents valors en relació al factor corrector, anat del 0,05 al 2.

A partir de l'aplicació de la fórmula de càlcul per determinar la quota a pagar per una bicicleta o motocicleta, l'import anual és de 71,5€ que equival a 0,19€ per dia o 0,09€ per dia i metre quadrat. En aquest sentit, i en termes comparatius, recordar que el valor de l'espai públic municipal es situa entre 0,34€/m2/dia i 4€/m2/dia segons les diferents categories de carrers (estudi realitzat per la UPC per l'apreuament de les terrasses en espai públic, setembre 2016). Per tant, a partir d'aquesta analogia, es pot concloure que la quota a pagar per estacionar i utilitzar el domini públic per part d'una bicicleta o motocicleta d'ús compartit no significarà més del 27% de la quota que es paga per una terrassa ubicada en el domini públic local, entenent que la terrassa és un element fixe mentre que la bicicleta o motocicleta és un element mòbil però que segurament està o pot estar un 27% del seu temps d'ús aparcada i esdevenint un element fixe durant aquest temps.

Per tant, entenem que l'import de la taxa queda prou justificada i motivada seguint la normativa estatal vigent, i es compleixen els principis d'equivalència, proporcionalitat i de no discriminació.

Ajuntament de Barcelona

Al·legació 2.3. Infracció de l'article 49 del TFUE: llibertat d'establiment

Aquesta al·legació NO S'ESTIMA, d'acord amb el que s'exposa a continuació.

L'article 49 del TFUE estableix que" *resten prohibides les restriccions a la llibertat d'establiment dels ciutadans d'un estat membre en el territori d'un altre estat membre. La prohibició s'estén també a les restriccions relatives a l'obertura d'agències, sucursals o filials pels ciutadans d'un estat membre establerts en el territori d'un altre estat membre. La llibertat d'establiment comprèn l'accés a les activitats no assalariades i l'exercici d'aquestes activitats, i també la constitució i la gestió d'empreses, i particularment de societats en el sentit que determina l'article 54, segon paràgraf, amb les condicions fixades per la legislació del país d'establiment per als seus propis ciutadans, amb subjecció a les disposicions del capítol relatiu als capitals.*"

Com es desprèn d'aquest precepte, la llibertat d'establiment s'entén com el dret a exercir la llibertat d'establiment en igualtat de condicions per part dels ciutadans d'un estat membre en el territori d'un altre estat membre. Aquesta llibertat no es vulnera amb la imposició de la taxa mitjançant l'ordenança fiscal, atès que aquesta ordenança no regula cap mena de restricció a l'establiment de sucursals o oficines d'altres països en territori espanyol, sinó que estableix una taxa per a qualsevol empresa, sigui espanyola o membre d'altre Estat, el què suposa accedir amb igualtat de condicions a aquest dret.

Si entenem, que la imposició d'una taxa pot fer menys atractiu l'exercici de llibertats com la de l'establiment, el Tribunal de Justícia ha establert que les mesures nacionals que puguin obstaculitzar o fer menys atractiu l'exercici de les llibertats fonamentals garantides pel Tractat, han de reunir quatre requisits: 1) que s'apliquin de manera no discriminatòria; 2) que estiguin justificades per raons imperioses d'interès general; 3) que siguin adequades per a garantir la realització de l'objectiu que persegueixen i 4) que no vagin més enllà del necessari per a aconseguir aquest objectiu.

En quant al primer requisit resulta palès que no es discriminatòria, sinó que s'imposa a totes les empreses, siguin o no espanyoles. En quant al segon requisit, cal senyalar que l'interès general en la imposició de la taxa persegueix regular l'ocupació de l'espai públic, en relació amb les empreses que obtenen un benefici econòmic mitjançant aquesta ocupació però no entra a restringir ni regular aspectes de la seva activitat. Finalment, en quant als requisits tercer i quart, ja ens hem referit anteriorment a la proporcionalitat de la mesura i la idoneïtat per aconseguir la finalitat de regular l'espai públic.

D'altra banda i en relació al que comenta l'al·legació que aquesta taxa no s'aplica a altres empreses que utilitzen l'espai públic amb els seus vehicles (missatgeria, repartiment a domicili,...), cal posar de manifest que les taxes de l'estacionament en les places de l'Àrea DUM (Distribució Urbana de Mercaderies) o operacions de càrrega i descàrrega, es troba regulat per l'ordenança fiscal 3.12 Taxes per l'estacionament regulat de vehicles en la via pública. L'estacionament de

vehicles de tracció mecànica de més de dues rodes en les vies públiques de Barcelona està regulat llavors per l'ÀREA, en determinades zones i horaris. A més, els conductors de vehicles destinats al transport de mercaderies, en operacions de càrrega i descàrrega, quan estacionin els vehicles en les zones d'estacionament reservades (DUM) per a càrrega i descàrrega amb horari limitat, quedaran obligats a l'obtenció del comprovant horari electrònic amb aplicació de la tarifa especial definida per a aquestes operacions. Tot l'anterior, sense perjudici de què la circulació d'aquests vehicles es troba actualment gravada també per l'impost sobre els vehicles de tracció mecànica, d'acord amb el que disposa l'Ordenança fiscal 1.2 d'aquest Ajuntament.

Finalment, el que s'argumenta amb l'al·legació que l'ús de l'espai públic és mínim, atenent que aquests vehicles estan en constant moviment, de manera que el temps que passen a les voreres ocupant espai públic es difícil de determinar, i en qualsevol cas, no és continuat, cal dir que les empreses que dona el servei de vehicle compartit realitzen la seva activitat 100% des de l'espai públic, realitzant un ús comú especial que sense excloure de forma permanent altres usos, sotmet la via o espai públic afectat a una especial intensitat, el que afecta restrictivament altres usos i suposa un aprofitament més enllà dels usos definits com generals.

Al·legació 2.4. Amb caràcter subsidiari, proposta de formalització d'un conveni amb bonificacions a la taxa

Aquesta al·legació NO S'ESTIMA, en el sentit que si no s'han estimat les anteriors al·legacions, ara, i de manera subsidiària, tampoc es pot estimar la formalització d'un conveni. Per altra banda, la taxa preveu gravar l'activitat econòmica que té lloc a partir de l'aprofitament privatiu del domini públic local sense la possibilitat d'aplicar mecanismes de reducció de la tarifa mitjançant convenis, doncs l'article 52 de l'ordenança d'us de les vies públiques condiciona la formalització de convenis a aquells supòsits en els quals "l'activitat sol·licitada sigui d'interès públic", supòsit que no queda aquí acreditada, doncs es tracta de llicències atorgades a favor de particulars per explotacions de caràcter econòmic.

Al·legació 3. Improcedència de la imposició de llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de motocicletes d'ús compartit a la via pública

Aquesta al·legació NO S'ESTIMA, en el sentit que es tracta d'un conjunt d'al·legacions que tenen a veure amb el procediment i expedients d'atorgament de llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de motocicletes d'ús compartit a la via pública que no formen part de l'expedient de modificació parcial de les ordenances fiscals per a 2018, entre les que hi ha l'ordenança fiscal 3.10 de taxes per utilització privativa o aprofitament especial del domini públic local i la prestació d'altres serveis on es proposa la incorporació d'una nova tarifa per a les bicicletes i motocicletes d'ús compartit.

Ajuntament de Barcelona

Així, les al·legacions que es presenten en el sentit que no pot establir-se l'exigència de llicència ni limitar el seu nombre mitjançant un decret d'Alcaldia, que és improcedent el sistema de subhasta, que hi ha una infracció de l'article 15 de la Directiva de serveis i de l'article 49 TFUE de llibertat d'establiment, són elements que no es regulen ni formen part de l'expedient de l'ordenança fiscal mencionada anteriorment i, per tant, aquestes al·legacions no són objecte de regulació en l'ordenança fiscal, sinó que en el moment en què s'aprovi una normativa municipal que reguli el procediment de concessió de les llicències serà quan siguin pertinents aquestes al·legacions. En aquest cas, només es regula l'aplicació d'una tarifa per a les motocicletes i bicicletes d'ús compartit dins d'una ordenança de caràcter fiscal.

[redacted]

Jordi Ayala Roqueta

Gerent de Presidència i Economia

Barcelona, 28 de gener de 2019