



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA
TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ANDALUCIA.
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO EN SEVILLA.
SECCION TERCERA.
RECURSO Núm. 716/2019

S E N T E N C I A 12/22

Ilmos. Sres. Magistrados

En la ciudad de Sevilla, a 12 de enero de 2022.

Vistos por la Sala en Sevilla de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sección Tercera, los autos correspondientes al recurso núm. 716/2019 interpuesto por la entidad BIRD RIDES SPAIN, S.L., representada por el Sr. [Nombre], contra el Acuerdo del Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla de modificación de la Ordenanza de la Circulación de Sevilla, publicada el 14 de octubre de 2019 en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla número 238, siendo parte demandada el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, representado por la Letrada de sus Servicios Jurídicos. Ha sido ponente la Ilma. Srta. [Nombre] que expresa el parecer de la Sala.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la referida representación se interpone recurso contencioso administrativo contra la modificación de la Ordenanza de la Circulación de Sevilla, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla número 238, de fecha 14 de octubre de 2019; modificación llevada a cabo para la regulación de la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP).

SEGUNDO.- Recibido el expediente administrativo se confirió traslado a la parte recurrente para que formalizara demanda, lo que verificó por escrito en el que tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimó pertinentes, solicitó sentencia estimatoria del recurso.

TERCERO.- Dado traslado a la Administración demandada para contestar la demanda, lo efectuó mediante escrito, que en lo sustancial se da por reproducido en el que suplicaba se dictase sentencia por la que desestime la demanda y se confirme la disposición general impugnada por no ser contraria a la Constitución ni a la Ley.

CUARTO.- Recibido el pleito a prueba, consistente en el expediente administrativo y documentación aportada, se formularon por las partes sus respectivos escritos de conclusiones, quedando el presente procedimiento



Código		Fecha	13/01/2022
Firmado Por	[Firma]		
Url De Verificación	[URL]	Página	1/10





concluso para sentencia.
ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

QUINTO.- En la presente causa se han observado las prescripciones legales, salvo las relativas a determinados plazos procesales, debido a la acumulación de asuntos ante la Sala; habiéndose señalado para votación y fallo el día de hoy.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Por la representación de la entidad recurrente se presentó escrito interponiendo recurso contencioso administrativo contra el Acuerdo del Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla de modificación de la Ordenanza de la Circulación de Sevilla, publicada el 14 de octubre de 2019 en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla número 238; modificación llevada a cabo para la regulación de la circulación de los vehículos de movilidad personal.

En la demanda presentada se recoge que considera que la Ordenanza no se ajusta a la normativa vigente, procediéndose a una regulación absolutamente restrictiva de los VMP que, en la práctica, impide el uso de los patinetes eléctricos, pues la mayor parte de modelos comercializados en la UE superan la restricción impuesta en cuanto a la potencia del motor. La clasificación contenida en el Anexo V de la Ordenanza contraviene, a la espera de un desarrollo reglamentario estatal que tuviera por objeto regular las características técnicas de los VMP, la Instrucción 16/V-124 dictada por la Dirección General de Tráfico donde se establecen los criterios técnico-jurídicos al efecto de catalogar y regular los VMP. Asimismo, existe una discriminación de los VMP en comparación con las bicicletas, especialmente en cuanto a aparcamiento se refiere, pues la nueva Ordenanza prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en la vía pública, permitiéndose estacionar tan sólo en los lugares que específicamente se destinen, sin embargo estos estacionamientos brillan por su ausencia. A mayor abundamiento, mientras que las bicicletas tienen permitidas el estacionamiento en distintos lugares (aceras, amarradas al mobiliario urbano...), los VMP tienen absolutamente prohibido su estacionamiento. Este hecho produce sin duda alguna grave discriminación contra los usuarios de los VMP.

En cuanto a los motivos de impugnación considera que se vulnera la normativa básica TRLT, así como específica, Instrucción 16/V-124 dictada por la DGT, extralimitándose el Ayuntamiento de Sevilla en sus competencias al regular restrictivamente lo dispuesto en la citada Instrucción. Y también que se produce una vulneración de las garantías de las libertades de los operadores económicos del artículo 9 de la Ley de Garantía y de la Unidad de Mercado (LGUM), así como del principio de necesidad y proporcionalidad regulado en el artículo 5 del mismo cuerpo normativo. Que la recurrente, la mercantil Bird Ride Spain, S.L. es una empresa dedicada al alquiler de patinetes eléctricos por tiempo limitado, prestando un servicio de movilidad que redunde en beneficio de los propios usuarios y de la ciudad, ya que estos VMP son utilizados tanto por usuarios residentes en Sevilla, como por turistas que visitan la ciudad. Bird Ride Spain, S.L. ofrece una solución de movilidad ecológica y sostenible, evitando el uso de otros medios de transportes y facilitando la movilidad en el propio centro de la ciudad. A tenor de su actividad, le resulta plenamente de aplicación lo dispuesto en la LGUM de conformidad con lo dispuesto en su artículo 2, que "será de aplicación al acceso a actividades económicas en condiciones de mercado y su ejercicio



Código	Fecha	13/01/2022
Firmado Por		
Url De Verificación	Página	2/10





ADMINISTRACIÓN
DE
JUSTICIA

por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional." Que con la aprobación de la modificación de la Ordenanza de Circulación, el Ayuntamiento de Sevilla ha limitado de facto, el ejercicio de la actividad económica ejercido por los operadores del sector de la movilidad urbana compartida, infringiendo el artículo 9 LGUM. En este sentido, se considera que la modificación de la Ordenanza de Circulación ha sido realizada con el único fin de erradicar los operadores de la ciudad.

SEGUNDO.- En primer lugar, en relación a la falta de competencia aducida, el art. 25.2.b) de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, ordena ejercer a los Municipios, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, competencia en materia de "ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas", y en la letra g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad." La legislación del Estado es el art. 7 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece: "Corresponde a los municipios: a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración. b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles..."

Pues bien, en nuestro caso, debemos tener en cuenta que a fecha de la publicación de la Ordenanza cuestionada, no existía regulación estatal sobre los llamados vehículos de movilidad urbana. Aún sin carácter normativo, la DGT aprobó la Instrucción DGT 16/V-124, que proponía una serie de criterios hasta en tanto no se elaborara una normativa específica sobre los que denominaba "vehículos de movilidad personal". Por lo tanto no tenía carácter vinculante, únicamente cabría otorgarle el limitado valor que el artículo 6 de la Ley 40/2015 (LRJSP) otorga a las Instrucciones y Circulares de servicio. No obstante lo anterior, y aún con el carácter de simple Instrucción, se trataba de la única normativa existente en la materia que tratamos. En dicha Instrucción se establecía que los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas dependiendo de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes. Establecía dicha instrucción también que los vehículos de movilidad personal podrán ubicarse físicamente en el ámbito de la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizados por la autoridad local. Y disponía que la autoridad municipal, no obstante, podría autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destina) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Añadía la Instrucción que los vehículos de movilidad personal no requieren de una autorización administrativa para circular pero que lo anterior es sin perjuicio de las exigencias técnicas o de otra naturaleza que la autoridad local determine para autorizar el uso de los VMP en las vías de su competencia.



Posteriormente y por la DGT se aprobó la Instrucción 2019/S-149 TV-198 para regular los vehículos de movilidad personal adelantándose a la modificación que estaba prevista del Reglamento General de Circulación.

Código		Fecha	13/01/2022
Firmado Por			
Url De Verificación		Página	3/10



Es copia auténtica de documento electrónico



ADMINISTRACIÓN
DE
JUSTICIA

En dicha Instrucción se concluía que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales, haciendo excepción de circulación por esa parte de las vías cuando se trate únicamente de monopatines, patines o aparatos similares que lo hagan exclusivamente a paso de persona. Y añadía la Instrucción que sin perjuicio lo que puedan establecer las ordenanzas municipales en vías urbanas.

Más recientemente, en virtud del artículo 2.3 del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, se ha añadido con efectos de 2 de enero de 2021 un nuevo artículo 22 bis al Reglamento General de Vehículos, regulándose los vehículos de movilidad personal que se definen en el apartado a del anexo II del RGV. Dicho precepto dispone:

1. Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1.
2. Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación.
3. El manual de características de los vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico.»

En la exposición de motivos recoge como en el ámbito urbano, el vehículo a motor ya no es el protagonista y ha dado paso a un uso compartido de la vía, donde motocicletas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido (EPAC por sus siglas en inglés), vehículos de movilidad personal y peatones cobran cada día más importancia. En este sentido, las políticas de movilidad y seguridad vial que desarrollan las administraciones locales cuentan con un objetivo principal: La reducción de la siniestralidad en el ámbito urbano. Por este motivo, las ciudades españolas vienen demandando cambios en la normativa general de circulación urbana, que les permitan desarrollar adecuadamente nuevos modelos de ciudad. Y añade "La rápida proliferación de los vehículos de movilidad personal, así como el riesgo de su comercialización indiscriminada, exige la aplicación de las normas de circulación de la misma forma que para el resto de vehículos, así como la categorización técnica de los mismos en el Reglamento General de Vehículos, para diferenciarlos claramente de los ciclos de motor, ciclomotores y motocicletas, y de este modo evitar disfunciones derivadas del desconocimiento de las características técnicas del vehículo utilizado."

Por su parte el art 93 del Reglamento de Circulación, recuerda la atribución a las Ordenanzas municipales de cierta capacidad normativa, pero indicando: "2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento."

Siendo por tanto innegable la competencia regulatoria del Ayuntamiento, tampoco es ilimitada, sino que depende de la Ley de Tráfico y su reglamentos, a las cuales no puede contradecir (art 51 LJCA), incurriendo en otro caso en nulidad (art 47.2 Ley 39/2015 de 1 de octubre), lo que corresponde examinar.



TERCERO.- El primer punto de discrepancia viene determinado por los

Código		Fecha	13/01/2022
Firmado Por			
Url De Verificación		Página	4/10



Es copia auténtica de documento electrónico



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

Requisitos y limitaciones técnicas exigidas en la normativa aprobada, en concreto, la limitación de la masa total para los patinetes eléctricos sin sillín a 15 KG , en cuanto se aduce excluye a la inmensa mayoría de patinetes eléctricos, tanto privados como de uso compartido, dado que la actual generación de patinetes sobrepasa ligeramente esa cifra, que ha quedado obsoleta y solo contempla los patinetes de primera generación, omitiendo además el criterio esbozado por la DGT. La cuestión del peso, tenida en cuenta en la propia Instrucción de la DGT no resulta baladí, pues va directamente unida a la seguridad del usuario. Por otro lado, en cuanto a la potencia, pues se fija una muy inferior a la comercializada por los distintos fabricantes. En el Anexo V de la Ordenanza se establece para los patinetes eléctricos una potencia máxima de 250 vatios, añadiendo un nuevo parámetro que impide, de facto, la circulación de la práctica totalidad de patinetes eléctricos. En este sentido, se alega que el nuevo parámetro incluido de potencia no resulta directamente proporcional a la velocidad que puede alcanzar un VMP, toda vez que la potencia se destina además al sistema de auto equilibrio, el frenado, a la regeneración de energía, sistema de alumbrado...etc, incluso la potencia va refida con la posibilidad de poder trasladar a un usuario de mayor peso.

Por la Administración, en el escrito de contestación se opone, en primer lugar que la impugnación viene referida tan sólo a los patines eléctricos, actividad a la que se dedica la recurrente; así como que durante la tramitación del presente recurso, el acuerdo que nos ocupa, fue objeto de modificación por otro posterior de fecha 23 de julio de 2020 (EOP 16.9.2020), en lo que a los requisitos técnicos del Anexo V de la Ordenanza se refiere. Que el alcance del presente recurso se limita al primero de dichos acuerdos, y no afecta en absoluto al segundo, que no ha sido objeto de impugnación alguna, y respecto al cual tampoco se ha ampliado el presente recurso de acuerdo con lo establecido en el art. 36.1, (a fecha de hoy se estaría, además, fuera de plazo para ello). Que el verdadero alcance de la modificación de la Ordenanza, viene por cuanto el art. 49 de la Ordenanza, anterior a la reforma de la misma que se recurre, establece:

"Vías ciclistas. Las vías ciclistas segregadas del resto del tráfico y de las zonas destinadas al tránsito peatonal, solamente podrán ser utilizadas para la circulación en bicicletas, patines, triciclos para adultos, bicicletas y triciclos eléctricos, y para el desplazamiento de personas con movilidad reducida que lo hagan en silla de ruedas de tracción mecánica, eléctrica autopropulsada o asistida por otra persona, o en vehículos tipo scooter".

Que como se ve, antes de que se modificara la Ordenanza, los patinetes no podían circular por las vías ciclistas, con independencia de sus características técnicas. Que la ordenanza en su art. 51.1.bis, introducido por la reforma impugnada, establece que:

"Únicamente se permite la circulación de vehículos de los siguientes tipos y características que cuenten con marcado CE, de acuerdo con el régimen de circulación previsto en el apartado 3 y siguientes de este artículo... b) Patinetes sin sillín...cuyas características no excedan en el Anexo V de esta ordenanza.



el apartado 3 de dicho precepto establece:

El régimen de circulación y estacionamiento de los vehículos que

Código:		Fecha:	13/01/2022
Firmado Por			
Url De Verificación		Página	5/10





ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

Cumplan las características indicadas en el apartado 1 será el siguiente: a) Estos vehículos podrán circular por las vías ciclistas de la ciudad.

Que de acuerdo con los preceptos que se han transcrito, el objeto de la modificación no es sino permitir que los patinetes eléctricos que cumplan la limitación del Anexo V de la Ordenanza, puedan circular por dichas vías, cosa que antes no podían hacer. Los patinetes que exceden de los requisitos del Anexo V, no son objeto de la modificación de la Ordenanza, ni les afecta la misma. Antes de dicha modificación tampoco no podían circular por las vías ciclistas por prohibirlo el art. 49 de la Ordenanza, y tras la reforma de la misma quedan exactamente en la misma situación que antes. De manera que los patinetes que exceden de los requisitos del Anexo V, simplemente quedan sujetos al régimen general, y no pueden, como ocurría antes de la reforma de la Ordenanza, circular por las vías ciclistas, y obviamente no pueden, como tampoco podían antes de dicha reforma, ser abandonados en mitad de las aceras, como venía siendo práctica común, circular por vías peatonales, circular a velocidades excesivas...etc, pero no porque lo prohíba la modificación de la Ordenanza, sino porque todas ellas son actuaciones contrarias a dicho régimen general.

Y efectivamente, una vez interpuesto el presente recurso, se llevó a cabo una modificación del Título V, de fecha 23 de julio de 2020, (BOP 16.9.2020) por la que se fijó en 40 kg la masa para los patinetes eléctricos sin sillín, dejando sin efecto los 15 kg; siendo la velocidad máxima de 25 km/h, y manteniendo la potencia motor igual o inferior a 250 W; modificación que no fue recurrida. Aduce la recurrente que no la impugno al considerar que colmaba parcialmente las exigencias expuestas, estando el acto recurrido en vigor, con la salvedad de dicho Anexo V, no obstante, manteniendo la impugnación en el periodo comprendido desde el 14 de Octubre de 2019 a 27 de Julio de 2020.

Pero lo cierto es que con la modificación, la masa fue incrementada a 40 kg, sin haberse efectuado objeción a la misma; y en cuanto a la velocidad es la que venía siendo aceptada.

Y por lo que se refiere a la potencia, que se mantiene en ser inferior o igual a 250 W, tal y como indica la Administración, tal requisito de la Ordenanza está exclusivamente referida a los patinetes eléctricos que, cumpliendo la limitación del Anexo V de la Ordenanza, podrán circular por dichas vías (vías ciclistas de la ciudad), cosa que antes no podían hacer.

Fues bien, no se aduce referente normativo alguno que pudiera llevar a considerar una infracción de la normativa nacional o comunitaria en dicho aspecto. No cabe duda que la Ordenanza habrá de ir adaptándose a la normativa reguladora de la materia, pendiente por ahora del manual de características de los vehículos de movilidad personal que apruebe la Dirección General de Tráfico.

Finalmente indicar que, en cuanto a manifestar mantener el recurso respecto a un periodo previo a la modificación de fecha 23 de julio de 2020, podrá ejercitar las acciones que estime pertinentes para el supuesto que se le haya causado algún tipo de perjuicio por la redacción anterior.

Es por lo expuesto que no puede ser estimado el motivo de



Código:		Fecha	13/01/2022
Firmado Por			
Url De Verificación		Página	6/10



Es copia auténtica de documento electrónico



CUARTO.- A continuación se aduce la vulneración de las garantías de las libertades de los operadores económicos del artículo 9 de la Ley de Garantía y de la Unidad de Mercado (LGUM), así como del principio de necesidad y proporcionalidad regulado en el artículo 5 del mismo cuerpo normativo.

Según dispone el artículo 9 de la LGUM:

1. Todas las autoridades competentes velarán, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, por la observancia de los principios de no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, eficacia en todo el territorio nacional de las mismas, simplificación de cargas y transparencia.

2. En particular, garantizarán que las siguientes disposiciones y actos cumplen los principios citados en el apartado anterior:

- a) Las disposiciones de carácter general que regulen una determinada actividad económica o incidan en ella.
- b) Las autorizaciones, licencias y concesiones administrativas, así como los requisitos para su otorgamiento, los exigibles para el ejercicio de las actividades económicas, para la producción o distribución de bienes o para la prestación de servicios y aquellas materias que versen sobre el ejercicio de la potestad sancionadora o autorizadora en materia económica.
- c) La documentación relativa a los contratos públicos, incluidos los pliegos y cláusulas de los contratos públicos.
- d) Los actos dictados en aplicación de las disposiciones, requisitos y condiciones mencionados en las letras anteriores, así como los procedimientos asociados a los mismos.
- e) Los estándares de calidad emanados de normas o consejos reguladores, así como los actos que acrediten el cumplimiento de estos estándares de calidad.
- f) Cualesquiera otros actos, resoluciones y procedimientos administrativos que afecten a los operadores económicos."

Se alega que la modificación de la Ordenanza de Circulación ha sido realizada con el único fin de erradicar los operadores de la ciudad. Que desde la entrada en vigor de la normativa, la empresa recurrente ha visto como le han sido retirados de la vía pública todos sus patinetes, pero en cambio, aquellos particulares que se encontraban en las calles o acerados, no han sido retirados. Que el Ayuntamiento de Sevilla ha tratado de cercenar en todo momento la libertad de empresa, en defensa de su actual monopolio de la ciudad SEVICI. Que mientras que el alquiler de bicicletas, mucho más voluminosas y con un desarrollo de potencia mayor que los VMP, si lo permite el Ayuntamiento, estableciendo incluso lugares habilitados para su estacionamiento, el alquiler de patinetes eléctricos ha sido prohibido de facto, quizá por no resultare económicamente rentable.



Se indica que la vulneración de la LGUM ha alcanzado a los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación recogidos a lo largo de su articulado (Artículos 3 y 5), que han de ponerse en conexión a su vez con los principios constitucionales de seguridad jurídica (Art. 9.3 CE), y los principios de eficacia y eficiencia (Art.

Código:		Fecha:	13/01/2022
Firmado Por:			
Url De Verificación:		Página:	7/10





ADMINISTRACIÓN
DE
JUSTICIA

103 CE). Ello viene a suponer que cuando un Ayuntamiento, como el que se causa a la presente, ejerza libremente sus potestades normativas sobre una actividad económica, a la hora de ejercer dicha competencia deberá respetar e incorporar los mandatos de dichos principios. Que con la modificación de la Ordenanza de Circulación por parte del Ayuntamiento se han conculcado los principios de necesidad y proporcionalidad al dictar una normativa que, contraviniendo la normativa básica estatal, resulta arbitraria. Que el informe de la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado, de fecha 5 de diciembre de 2019, viene a considerar que los requisitos técnicos y de estacionamiento de los patinetes eléctricos que establece la Ordenanza de Circulación de Sevilla han de respetar el principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM. Para ello, es necesario que se especifique la razón imperiosa de interés general que se pretende proteger y la relación causal entre los requisitos y la razón invocada, así como analizar la posibilidad de establecer medidas menos distorsionadoras de la actividad económica.

Que en relación con el estacionamiento, la nueva Ordenanza prohíbe expresamente el estacionamiento de estos vehículos en la vía pública, permitiéndose estacionar tan sólo en los lugares que específicamente se destinan al efecto, sin embargo estos estacionamientos brillan por su ausencia. A mayor abundamiento, mientras que las bicicletas tienen permitidas el estacionamiento en determinados lugares (aceras, amarradas al mobiliario urbano...), los VMP tienen absolutamente prohibido su estacionamiento. Este hecho produce sin duda alguna grave discriminación contra los usuarios de los VMP. Una vez más, nos cuestionamos qué grave perjuicio se causa al interés general el hecho de poder estacionar estos vehículos en la vía pública mientras se crean los lugares específicos al efectos, toda vez que las bicicletas, más voluminosas, si pueden hacerlo.

Por la Administración se opone en relación con el "estacionamiento" de los patines, que mientras el art.50 de la Ordenanza, dedicado al estacionamiento de bicicletas prevé diversas alternativas, el art. 51 bis 3, h) de la misma, introducido por la modificación que nos ocupa, limita el estacionamiento de los patinetes a los lugares habilitados al efecto. Y la diferencia de trato está plenamente justificada. Que aunque en la actualidad las empresas de alquiler de patinetes han cesado temporalmente su actividad en la ciudad, porque en la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento está en trámite un procedimiento para organizar dicha actividad de acuerdo con las empresas que se dedican a ella, en tiempos recientes era público y notorio, y por tanto no necesitado de prueba, la forma en que los usuarios de los patinetes de dichas empresas, literalmente, los abandonaban en cualquier lugar, y de cualquier forma, creando importantes molestias a los peatones y al resto de vehículos. Debiendo estarse a las consideraciones que efectúa el informe obrante al 113 y ss EA, pieza 1, y más concretamente a los folios 114 vto y siguientes.

Y respecto a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, la modificación de la Ordenanza fue objeto de informe por la Secretaría de Estado para la Unidad de Mercado con fecha 5.12.2019. En dicho informe, la Secretaría de Estado, concluía: "Esta Secretaría considera que los requisitos técnicos y de estacionamiento de los patinetes eléctricos que establece la Ordenanza de Circulación de Sevilla, han de respetar el principio de necesidad y proporcionalidad del art. 5 LGUM. Para ello, es necesario que se especifique la razón imperiosa de interés general que se pretende proteger y la relación causal entre los requisitos y la razón invocada, así como analizar la



Es copia auténtica de documento electrónico

Código:		Fecha:	13/01/2022
Firmado Por			
Url De Verificación		Página	8/10





posibilidad de establecer medidas menos distorsionadoras de la actividad económica". Y al 113 y ss de la misma pieza EA, consta la profusa justificación que el Ayuntamiento remitió a la Secretaría de Estado, en cumplimiento de su requerimiento, sin que dicha Secretaría haya opuesto objeción ni reparo alguno a la misma, por lo que al entender de dicha Secretaría, la modificación de la Ordenanza quedó justificada de acuerdo con los criterios regulados en la LGUM.

Dicho lo anterior, se sustenta la impugnación en ser objeto de discriminación la regulación que se realiza respecto a los VMP; por un lado al haber sido retirados de la vía pública todos sus patinetes y no en cambio aquellos particulares que se encontraban en las calles o Acerados, que no han sido retirados; de otro, en razón del estacionamiento, frente a lo regulado para las bicicletas.

Dispone la Ordenanza "h) Queda prohibido estacionar en aceras y zonas peatonales. No podrán ser amarrados a elementos de mobiliario urbano, arbolado, señalización de tráfico o aparca bicis. Sólo se podrá estacionar en los lugares que específicamente se destinen para dichos vehículos."

Recordemos ser competencia del Ayuntamiento la "ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas", así como el Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad." El Tribunal Supremo ha señalado, en su sentencia de 14/7/2001 (recurso 2909/1996), en relación con el art. 38.4 (Sección 7ª Parada y estacionamiento) de la Ley de Seguridad Vial (sobre que el régimen de paradas y estacionamientos en vías urbanas se podrá regular por ordenanza municipal), que, con toda lógica, el precepto atribuye a los Municipios la regulación del régimen de parada y estacionamiento en las vías urbanas, que a diferencia de otras muchas normas de circulación que tienen carácter general, en esta materia el régimen de parada puede ser muy distinto, según los problemas de estacionamiento que existan en las ciudades, e incluso puede ser diferente, según zonas, dentro de una misma población.

En el presente supuesto, consta el Informe emitido por el Jefe de Servicio Administrativo de Tráfico y Transporte de fecha 12/2/2020, donde se incide en que antes de la actual regulación, las denuncias no cesaban ante una práctica habitual de uso inadecuado del espacio público. Que se comparte los argumentos del informe de la Unidad de Mercado, como es que una de las mayores ventajas que incentiva el uso de patines es su accesibilidad y capacidad de trasladar al usuario hasta un punto muy cercano al lugar de destino, de modo que si se dificulta su aparcamiento desaparecería esta ventaja; pero también que el uso de las aceras debe siempre considerarse prioritario para los peatones, y en todo caso, los otros usos que pudieran darse, deben garantizar la seguridad de éstos y no dificultar su tránsito. Por lo demás, añade, que ningún operador dispone de autorización o concesión o de otro tipo de licencia de ocupación de la vía pública.

Pues bien, la Ordenanza lo que hace es regular el estacionamiento y circulación dentro de las vías urbanas competencia del Ayuntamiento de Sevilla, de los denominados vehículos de movilidad urbana (VMP), dispositivos motorizados para desplazamiento individual con características claramente diferenciados de las bicicletas, tanto por su diseño como características técnicas, disciplinando una realidad ausente, en algunos aspectos, de regulación estatal al momento de aprobación de dicha Ordenanza, haciendo uso el Ayuntamiento de las competencias



Es copia auténtica de documento electrónico

Código:		Fecha:	13/01/2022
Firmado Por:			
Url De Verificación:		Página:	9/10





ADMINISTRACIÓN
DE
JUSTICIA

atribuidas por el artículo 7, apartado b) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; así como por el artículo 25. 2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local que dispone que el Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

Y debiendo incidirse de nuevo que la regulación del estacionamiento que contiene la Ordenanza, no se constata infrinja normativa nacional ni comunitaria. A lo que cabría añadir la existencia de espacios reservados para el estacionamiento de los VMP, en aplicación de la Ordenanza.

Es por lo expuesto que el recurso no puede ser estimado.

QUINTO.- De conformidad con el art.139 LJCA procede imponer las costas a la parte recurrente, si bien se limitan en 1.000 euros (mil euros) por todos los conceptos.

Vistos los preceptos citados y demás normas de procedente aplicación,

FALLAMOS

Que debemos desestimar el recurso contencioso-administrativo formulado por la entidad BIRD RIDES SPAIN, S.L., representada por el Procurador D. Pedro Campos Vázquez, contra el Acuerdo del Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla de modificación de la Ordenanza de la Circulación de Sevilla, publicada el 14 de octubre de 2019. Se imponen las costas procesales a la parte recurrente, en los términos reseñados en el fundamento de derecho último.

Notifíquese a las partes la presente resolución indicándoles que será susceptible de recurso de casación cuando concurren las exigencias contenidas en el art. 86 y ss. LCJA, que se preparará ante esta Sala en el plazo de 30 días.

Así, por esta nuestra sentencia de la que se llevará testimonio a las actuaciones, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

"La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes."



Código:	Fecha	13/01/2022
Firmado Por		
Url De Verificación	Página	10/10

