



**Núm. Exp.:** 01 OOFF2020 bis  
**Títol:** Aprovar Ordenança Fiscal 3.12 per a 2020 i successius  
**Document:** Informe sobre les al·legacions presentades per Associació Empresaris Transport Discrecional de Catalunya (AUDICA)

---

Un cop aprovat provisionalment el Projecte de les Ordenances Fiscals per a 2020 i successius, pel Plenari de 25 d'octubre de 2019, s'obre un període d'exposició pública per poder presentar al·legacions que s'inicia el 29 d'octubre i finalitza l'11 de desembre de 2019.

Des de AUDICA i amb data de 11 de desembre 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:

**SOL·LICITA:** Que tingui per presentat aquest escrit en temps i forma i per formulades les al·legacions que s'hi contenen per tal que, amb caràcter previ a la seva aprovació definitiva:

1. No s'incrementi la quantia de les taxes d'estacionament en la ZonaBus-Blava A i ZonaBus-Blava B atesa la manca de justificació de l'import
2. Suprimeixi l'establiment de la taxa de la Font Màgica per la insuficiència de l'Informe tècnic-econòmic i no haver justificat el valor de mercat de l'aprofitament;
3. Permeti l'enervació de la denúncia en els estacionaments d'autocars per evitar una situació discriminatòria;
4. Suprimeixi la menció als conductors dels autocars com a subjectes passius de la taxa atesa l'absència de benefici particular en l'ocupació del domini públic.



Aquestes al·legacions NO S'ESTIMEN, d'acord amb el que tot seguit s'exposa:

L'informe tècnic-econòmic compleix amb els requisits previstos en els articles 24.1 i 25 TRLRHL, atès que l'informe justifica la taxa per a la quantia de les taxes d'estacionament en la Zona Bus.Blava A i ZonaBus-Blava B, així com la taxa de la Font Màgica en base el valor en el mercat de l'ocupació de l'espai que es produeix en l'estacionament en la via pública en base als arguments que a continuació s'exposaran i que, com s'ha dit, consten en l'informe tècnic-econòmic.

Així mateix, l'esmentat informe també compleix amb allò establert en els articles 19 i 20.1 LTPP, en aquest sentit en l'informe es determina el valor de les taxes en base a l'estudi del valor de mercat de l'ocupació de l'espai públic.

En l'informe consten, a tall indicatiu, diverses dades i taxes relatives a l'aprofitament de l'espai públic atès que un import exacte en el mercat a la prestació no existeix. No obstant, amb les referències actuals aprovades per a la ciutat de Barcelona en relació a l'ocupació de l'espai públic es molt fàcil determinar en base a dades objectives el valor de mercat de la taxa que es proposa en l'ordenança.

Així les coses, l'informe determina, clarament que, en base als paràmetres del valor de mercat de l'ocupació de l'espai públic dels vehicles, atenent a la seva dimensió, es troba el valor de mercat de l'ocupació d'aquest mateix espai per a autobusos.

No és cert que els paràmetres bàsics per trobar el valor de mercat de la Zona Bus no tinguin una referència clara, atès que es basa amb la proporcionalitat del valor per a l'ocupació de l'espai que la pròpia ordenança preveu per a vehicles, en base a la diferència d'espai entre d'un vehicle i un autocar.


En conclusió, l'informe tècnic-econòmic justifica l'import de les taxes per a la utilització privativa de l'espai prenent com a base el valor que tindria en el mercat. En aquest sentit, hem de recordar que la norma determina que el valor de mercat es definirà prenent com a base els criteris i els paràmetres que el defineixin. En el nostra cas, ha estat l'ocupació de l'espai en base a criteris objectius de l'ocupació d'espai de les places senyalitzades per a vehicles i la proporcionalitat en referència a la mida des autocars.

Per altra banda, l'increment de les taxes de la ZonaBus es justifica en l'informe tècnic-econòmic com a protecció a la qualitat de l'aire, és evident que des del punt de vista mediambiental cal afavorir aquells autocars menys contaminats.


Pel que respecte a la petició d'AUDICA en relació a l'enervació de la denúncia exposar que amb la reserva de plaça neix el dret de trobar espai per aparcar l'autocar per tant si es permet que

s'allargui el termini sense imposar una sanció es perjudica el dret del tercer a la seva reserva d'aparcament a l'hora prevista, per tant procedeix no aplicar l'enervació en aquests casos.

Per últim, cal posar de manifest que no procedeix admetre la petició en relació al conductor de l'autobús atès que compleix amb la normativa d'aplicació. En aquest sentit, també cal comentar que el text de l'ordenança que es va sotmetre a l'aprovació inicial incorporava el terme "i/o titulars d'empreses" al terme inicial de "conductors" com a subjectes passius de la ZonaBus. Atenent a les observacions efectuades pel Consell Tributari en el sentit que no es tipificava al subjecte titular del nou fet imposable previst en l'article 2.3 e), i que recomanava incorporar en aquest precepte, en el qual es regulen els obligats tributaris, als conductors o titulars d'empreses que realitzin una parada en les "Zonabus-Blava" i "Zonabus-Parada" per evitar problemes d'interpretació en relació amb l'article 5.5, en el què es regula la quota tributaria, s'ha modificat el text de l'ordenança que es sotmet a aprovació definitiva i en tot el seu articulat es fa referència al terme "conductors o titulars d'empreses".

  
Jordi Ayala Roqueta

Gerent de Presidència i Economia



Barcelona, 13 de gener de 2020