

Expedient 318/24

El Consell Tributari, en sessió de 9 d'octubre de 2024, ha aprovat el següent informe:

“El Consell Tributari, en sessió de 9 d'octubre de 2024, de conformitat amb l'article 47.1.b) de la Llei 1/2006, de 13 de març, reguladora del règim especial del municipi de Barcelona i l'article 2.1.b) del seu Reglament orgànic, emet informe relatiu a la proposta realitzada per la Gerència de Pressupostos i Hisenda sobre la modificació de l'Ordenança 3.12, reguladora de les Taxes per a l'estacionament regulat de vehicles a la via pública (Àrea). La sol·licitud d'emissió d'informe de data 23 de setembre de 2024 s'acompanya en la mateixa data dels següents documents (i) proposta de modificació del text normatiu, (ii) document on consta la redacció vigent, la proposta de modificació normativa i l'explicació de la motivació de la proposta, (iii) Informe tècnic-econòmic per a la determinació de la quantia de les taxes per aprofitament especial del domini públic, estacionament regulat, any 2025 de la Gerència de l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans de 19 de setembre de 2024, (vi) Informe justificatiu de les propostes de modificació a l'Ordenança fiscal 3.12 Estacionament regulat, any 2025 de la Gerència de l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans de 21 de setembre de 2024 i (v) Informe (Annex 1) sobre permís diari sense reserva prèvia per a l'ús dels espais del sistema zona bus i permís diari amb reserva prèvia d'entorns singulars per fer operacions de parada breu (encotxament i desencotxament), amb reserva prèvia d'espai i franja horària de la Gerència de l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans de 21 de setembre de 2024.

L'examen que realitza el Consell Tributari sobre les ordenances reguladores dels ingressos de dret públic, així com sobre qualsevol altra disposició de caràcter general, relativa totalment o parcialment als ingressos de dret públic, es limita a l'anàlisi jurídica dels textos normatius continguts a l'expedient.

El present informe se centra en l'anàlisi d'aquells preceptes, o parts d'ells, que han estat identificats pel propi Ajuntament com objecte de modificació en la proposta normativa lliurada al Consell Tributari en data 23 de setembre de 2024 i que es transcriuen de forma destacada.

INFORME

I.- Introducció

Es sotmet a Informe del Consell tributari la modificació de l'OF 3.12, reguladora de les Taxes per l'estacionament regulat de vehicles a la via pública, i que afecta a l'Exposició de Motius, als arts. 1r, 2n, 3r., 4t., 5è., 6è, 7è., 8è, disposició final, i a l'Annex, apartats A. C. E. i H.

Els objectius de la modificació es relacionen en l'informe emès per la directora general de Barcelona Serveis Municipals SA i el gerent de l'Àrea de Mobilitat, infraestructures i Serveis Urbans. Es senyala en aquest informe que els objectius són:

- *“Contribuir a l'ordenació del trànsit de vehicles en les vies urbanes de Barcelona, en execució de les competències en matèries de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat recollides en l'article 25.2g) de la Llei 771985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local, modificat per la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'Administració Local,*
- *Posar en valor i optimitzar l'ús de l'espai públic, cada cop més escàs, promovent l'ús de l'aparcament fora de la calçada,.*
- *millorar la qualitat de vida i disminuir el cost social de la mobilitat provocat per la contaminació i la congestió.*
- *Promoure la mobilitat sostenible, dissuadint de l'ús excessiu del vehicle privat, prioritzant la millora de la qualitat de l'aire per sobre dels criteris de disseny anteriors basats en la congestió i/o dèficit d'estacionament.*
- *Garantir la mobilitat fluida i sostenible, així com racionalitzar l'ús de l'espai públic, en aquells espais de gran afluència que es defineixen con “entorns singulars”, en què hi ha una major intensitat.*
- *Continuar incentivant la utilització de vehicles de baixes emissions.*
- *Dissuadir l'aparcament de llarga durada en zones d'elevada terciarització.*
- *Regular de forma diferenciada l'estacionament per a determinats col·lectius com col·legis professionals i per a vehicles comercials en operacions de càrrega i descàrrega. Així com per a autocars, segons les diferents necessitats per zones de la ciutat.*
- *Equilibrar la demanda amb l'escassa oferta existent a través d'una alta rotació i limitació del temps d'estacionament.*
- *Contribuir a mantenir la disciplina vial referida a l'estacionament com a element essencial per agilitar l'eficiència i seguretat de la xarxa viària urbana.*

- *Reduir usos no desitjats de l'espai públic, fomentant la rotació i eliminant ocupacions de llarga durada gratuïtes o a menor cost.*
- *Reduir la congestió de vehicles de grans dimensions en zones d'elevada demanda, obligant a realitzar una reserva prèvia, eliminant el transit d'agitació*
- *Optimitzar processos i reduir costos de la regulació per millorar el servei de mobilitat de la ciutat.”*

II.- Sobre el procediment normatiu

A) El procediment per a la modificació de les Ordenances fiscals (OOFF) haurà d'ajustar-se al que disposen els arts. 15 a 19 del Text refós de la Llei reguladora del règim local (TRLRHL). L'expedient ha de contenir la documentació exigida per la normativa aplicable, incloent-hi el preceptiu informe econòmic-financer que valori les conseqüències pressupostaries derivades de l'aprovació de l'Ordenança.

B) La Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), núm. 2609, de 30 de juny de 2022, ha establert els trets fonamentals que ha d'analitzar l'esmentat informe tècnic econòmic contingut a l'expedient d'aprovació de les OOFF reguladores de les taxes, i que es poden resumir en els següents: Cost real del servei en el seu conjunt i, en el seu defecte, el valor de la prestació rebuda; justificació del criteris de quantificació de la quota per a l'elaboració de les liquidacions; i explicació que justifiqui el compliment dels principis tributaris als que fa referència l'art. 31.1 de la CE.

C) Pel seu cantó, la STSJC núm. 3799, de 22 de setembre de 2021 va analitzar l'OF reguladora de la Taxa d'estacionament regulat de vehicles per a l'any 2020 i va assenyalar aspectes d'aquesta OF que s'havien de modificar, com és la condició de subjectes passius, els medis de comunicació i notificació dels episodis de contaminació i l'exempció de la taxa per raons d'interès públic determinat per decret d'Alcaldia. Aspectes que s'ha comprovat que ja s'han modificat.

Aquesta sentència del TSJC respecte a la necessitat de que s'hagi efectuat, previ a l'aprovació del projecte, el tràmit de consulta previst a l'art. 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment administratiu comú de les Administracions públiques, amb la finalitat de demanar l'opinió als subjectes i a les organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma, determina que cal tenir en compte que l'article 133 citat, en el seu apartat 4, estableix l'excepció al tràmit de consulta, entre d'altres, al supòsit de regulació d'aspectes parcials d'una matèria.

Però la STS 227/2023, de 31 de gener de 2023, ECLI:ES:TS:2023:227, ha determinat que no resulta exigible en l'elaboració de les ordenances fiscals el tràmit de consulta de l'article 133 de la Llei 39/2015 de LPAC, que en el seu fonament de dret sisè estableix:

“Por todo lo expuesto, fijamos como criterio interpretativo sobre la cuestión de interés casacional que el art. 17 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, que regula el procedimiento de elaboración y aprobación de las ordenanzas fiscales locales, constituye legislación especial por razón de la materia, por lo que, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional 1.ª, apartado 1, de la Ley de la Ley 39/2015, no resulta exigible seguir el trámite de consulta pública previsto en el art. 133.1 LPAC, como trámite previo al procedimiento de elaboración y aprobación de las ordenanzas fiscales establecido en el art. 17 TRLHL.”

III.- Observacions

Els preceptes de l'OF que són objecte de modificació són els següents:

1) Exposició de motius

S'introdueix a l'OF una Exposició de Motius en la que es citen els motius i trets fonamentals de l'OF, el que ajuda a la interpretació dels seus preceptes.

Com a novetat s'indica que es grava també la obtenció d'autorització d'ús de la ZonaBus, amb reserva prèvia de determinats entorns singulars, per tal d'assolir l'objectiu de racionalitzar l'ús de l'espai públic especialment en aquest entorns.

A l'informe justificatiu de les propostes de modificació a l'Ordenança fiscal 3.12, de taxes per a l'estacionament regulat de vehicles a la via pública, any 2025, s'indica que aquesta proposta inclou tant l'obligatorietat del registre d'autocars, anomenat “permís diari”, com la creació de la taxa per despeses de gestió en l'obtenció d'aquest registre (permís).

La proposta normativa de l'Ordenança fiscal 3.12 planteja dues noves taxes per despeses de tramitació d'un permís diari d'ús de la ZonaBus i d'una reserva prèvia d'espai de determinats entorns singulars. A la vista d'això, el Consell Tributari formula una observació de caràcter general.

El Consell considera, en efecte, que al tractar-se de taxes per la prestació de serveis, i no per l'ocupació de la via pública, aquestes podrien enquadrar-se en l'Ordenança fiscal 3.1 de les taxes per serveis generals que regula, entre d'altres, taxes per la tramitació d'autoritzacions d'algunes ocupacions de la via pública.

L'Ordenança fiscal 3.12 es refereix a les taxes per l'estacionament regulat de vehicles a la via pública (AREA), és a dir, a taxes per ocupació de la via pública i que es faci la inclusió en aquesta ordenança d'aquestes dues noves taxes de tramitació d'un permís diari d'ús de la ZonaBus i d'una reserva prèvia d'espai de determinats entorns singulars, que no consisteixen en taxes per l'ocupació de la via pública, indueix a confusió de conceptes i regulacions.

Vist l'exposat, el Consell Tributari considera que l'Ajuntament hauria de valorar l'opció d'incloure l'establiment i regulació de les dues noves taxes a l'Ordenança fiscal 3.1 de taxes per serveis generals, enlloc del seu establiment i regulació amb les taxes d'ocupació de la via pública, en aquest cas, l'estacionament regulat a l'Àrea i Àrea ZonaBus.

Doncs bé, si es decidís que les dues noves taxes han de continuar, d'acord amb la proposta normativa, en l'Ordenança fiscal 3.12 de les taxes per l'estacionament regulat de vehicles a la via pública (AREA), seria més adient indicar a l'exposició de motius que específicament s'estableix un permís o autorització diària, per l'ús de la ZonaBus i, per altra part, que s'estableixen dues noves taxes, una per les despeses de gestió d'aquest permís o autorització i una segona per les despeses de gestió per la reserva prèvia de determinats entorns singulars.

D'altra banda, és important assenyalar que en tot cas són taxes per la "tramitació" del permís diari i per la reserva d'espai, en cap cas per "l'obtenció" del permís com s'indica en la proposta, de manera que s'ha de suprimir aquesta referència.

Amb l'establiment d'aquestes noves taxes convindria modificar el títol de l'Ordenança fiscal perquè la proposta normativa no només es refereix a les taxes per l'estacionament regulat de vehicles a la via pública (Àrea), tal com figura al títol de l'Ordenança, sinó també a les taxes de tramitació del permís diari i de la reserva d'espai.

2) Art.1r. Disposicions generals

a) L'apartat 1 es modifica amb la següent redacció:

"D'acord amb allò que disposen l'article 106è de la Llei 7/1985, de 2 d'abril,

reguladora de les bases de règim local, i específicament l'article 57è del text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals aprovat pel Reial Decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, i de conformitat amb els articles 15è i 19è de la mateixa Llei, s'estableix la taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques i la taxa per l'obtenció del permís diari/autorització d'ús de l'AREA ZonaBus (amb o sense reserva prèvia de l'espai), que es regeix pels articles 20è a 27è del text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals.”

Com s'ha exposat a l'apartat anterior, a l'informe justificatiu de les propostes de modificació de l'Ordenança fiscal 3.12, així com també a l'informe tècnic-econòmic per a la determinació de la quantia de les taxes, s'indica que s'estableix una taxa per les despeses de gestió de l'autorització o permís i una altra per les despeses de gestió de la reserva prèvia de determinats entorns.

En conseqüència, es considera que s'hauria de modificar la redacció d'aquest apartat especificant també, per una banda, la creació d'un permís diari i reserva prèvia en determinat entorns i, per altra banda, l'existència de les dues taxes corresponents a despeses de tramitació d'aquest permís i de la reserva.

- b) A l'apartat 2n s'inclou la referència al permís o autorització per a l'ús de l'AREA Zona Bus amb l'especificació i redactat següent:

“Per a l'ús de l'AREA Zona Bus, excepte les places qualificades d'intermodals, es requereix disposar del permís diari/autorització pertinent.”

S'hauria d'especificar quin és el concepte de places intermodals, concepte que no existeix a l'ordenança vigent i és important, ja que suposa una exempció de l'obligatorietat del permís diari i no queda clar que siguin places de l'Àrea ZonaBus o de fora d'aquesta Àrea.

A aquests efectes, l'informe justificatiu indica que són places ubicades en diverses zones de la ciutat, no centríques i properes a connexions amb la xarxa de metro que s'identifiquen al plànol que consta al document anomenat Annex 1.

- c) A l'apartat 3r s'afegeix el següent:

“3. Els ingressos obtinguts per l'aplicació de les taxes regulades en aquesta Ordenança aniran destinats a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible i la

racionalització de l'ús de l'espai públic, especialment en aquelles zones de gran afluència categoritzades com entorns singulars.”

Aquesta especificació d'objectius que es proposa és coherent amb allò que assenyala l'exposició de motius i no mereix fer cap observació.

3) Art. 2n. Fet imposable

Es modifica l'apartat 1 distingint el fet imposable de les 3 taxes que es regulen a la proposta, amb el redactat següent:

- 1 Constitueix el fet imposable de la taxa per a l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques l'estacionament de vehicles de tracció mecànica de més de dues rodes a les vies públiques d'aquest municipi en règim d'estacionament regulat (AREA), dins les zones i horaris determinats per Decret d'Alcaldia.*
- Constitueix el fet imposable de la taxa per l'obtenció del “permís diari/autorització d'ús de l'AREA ZonaBus” (amb o sense reserva prèvia de l'espai) la tramitació i expedició, a instància de part, de l'autorització per l'Administració municipal.*
- Específicament, quan es vulgui accedir a algun dels espais qualificats com a “entorns singulars” conforme a la lletra C de l'Annex, així com a la Plataforma Logística del Park Güell, caldrà realitzar la reserva prèvia d'aquest espai. Constitueix el fet imposable d'aquesta reserva prèvia la tramitació i expedició, a instància de part, del comprovant de reserva per l'Administració municipal. Caldrà realitzar una reserva prèvia per cada operació d'aquest tipus que es vulgui dur a terme.*

En primer lloc, l'apartat 1 regula realment tres taxes diferents i hauria de recollir-les en tres apartats diferenciats:

- a) Taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques (Àrea i Àrea ZonaBus)
- b) Taxa per la tramitació de l'autorització o permís de l'ÀREA ZonaBus.
- c) Taxa per la tramitació de la reserva prèvia als entorns singulars i la Plataforma logística del Park Güell.

En segon lloc, amb l'objectiu de millorar la tècnica normativa, seria adient revisar la redacció del fet imposable de la taxa per a l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies

publiques, perquè es torna a dir, redundantment, que és l'estacionament de vehicles de tracció mecànica de més de dues rodes a les vies públiques, quan seria suficient dir que és l'estacionament regulat (AREA i ÀREA ZonaBus),(...).

En tercer lloc, s'haurien de revisar els apartats 2 i 3 als efectes que s'indiqui a quina de les tres taxes s'estan referint en cada moment, ja que el redactat actual indueix a confondre a quina de les taxes és d'aplicació allò exposat als diferents apartats.

4) Art. 3r. No subjecció

Es modifica l'apartat 1 per especificar a quina taxa s'han d'aplicar els casos de no subjecció, segons redacció següent:

“No està subjecte a la taxa per a l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques l'estacionament dels vehicles següents:”

L'esmentada modificació no suposa un canvi en la regulació tributària de la taxa, sinó que especifica a quina taxa s'estan referint els supòsits de no subjecció, raó per la que no hi cap formular cap observació.

5) Art. 4t. Subjectes passius

1. Estan obligats al pagament de la taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques els/les conductor/es residents i no residents que estacionin els vehicles en places d'AREA en els termes previstos en l'article 2 anterior.

(...)

5. Les persones promotores de l'activitat de visita que estacionin a les places de ZonaBus, qualsevol que sigui la naturalesa jurídica d'aquestes.

6. Estan obligats al pagament de la taxa per a l'obtenció del permís diari/autorització d'ús de l'AREA ZonaBus (amb o sense reserva prèvia de l'espai), les persones promotores de l'activitat de visita que hi estacionin, qualsevol que sigui la naturalesa jurídica d'aquestes.

Estan obligats a realitzar la reserva prèvia de l'espai aquelles persones promotores de l'activitat que vulguin accedir a un espai qualificat d'entorn singular.

Tenen la consideració de promotors de la visita, als efectes d'aquesta ordenança, també les persones físiques o jurídiques titulars d'empreses que tinguin per objecte el transport de persones en autocar que puguin organitzar l'activitat.

L'apartat 1 hauria de fer referència també a les places de l'ÀREA ZonaBus.

L'article 4t es refereix als subjectes passius i a continuació en diversos apartats es relacionen quins seran els subjectes passius per cadascuna de les taxes. Ara bé, en alguns casos es parla de quan neix l'obligació de pagament, com als apartats 1 i el 6; mentre que en altres apartats sí que es referencien les persones que seran considerades subjectes passius.

Als efectes de millorar la tècnica normativa es recomana que s'indiqui, en primer lloc que: "Els subjectes passius són..." i a continuació relacionar els apartats dels diferents subjectes passius sense indicar que estan obligats al pagament, ja que és a l'article 6 on s'ha de regular l'obligació al pagament per cadascuna de les taxes.

En l'apartat 6 de l'article 4 s'ha d'aclarir que l'objecte de la Taxa és la tramitació i, per tant, s'hauria de substituir el terme "l'obtenció" del permís per la "tramitació" del permís.

Per altra part, s'ha d'indicar quins seran els subjectes passius de la taxa per la tramitació de la reserva d'espais, doncs només es menciona quins estan obligats a fer la reserva, obviant la taxa corresponent.

De la proposta normativa s'interpreta que respecte de la taxa per la tramitació del permís diari d'ús de l'ÀREA ZonaBus i de la reserva d'espais seran subjectes passius las persones físiques o jurídiques promotores de l'activitat de la visita, sense cap més especificació, deixant oberta la possibilitat de que siguin persones que es dediquin a l'activitat turística, com agències de viatges, empreses de creuers, inclús hotels que ofereixen serveis de visita turística i altres.

A l'últim paràgraf s'indica que també seran subjectes passius les persones que tinguin per objecte el transport de persones en autocar que puguin organitzar l'activitat. Això pot ser controvertit, perquè si les empreses de transport poden organitzar l'activitat ja serien promotors, d'acord amb la definició de l'apartat 5. Cal aclarir el motiu d'aquesta diferenciació, doncs es planteja el dubte sobre si les empreses de transport poden tenir la consideració de promotors de la visita en tot cas o únicament en la mesura en què hagin estat els organitzadors de l'activitat de visita i de reserva.

6) Art. 5è. Quotes

La modificació d'aquest precepte consisteix en introduir al text que seran els promotors de la visita els que hauran de satisfer les taxes previstes en l'apartat C de l'annex de l'ordenança.

5. Els promotors de la visita, en operacions d'encotxament i desencotxament de passatgers, quan pretenguin aturar el vehicle en places identificades com a ÀREA ZonaBus, hauran de satisfer les taxes previstes en l'apartat C de l'annex d'aquesta ordenança.

Res a objectar, doncs la proposta normativa és congruent amb la consideració de subjectes passius.

7) Art. 6è. Pagament de la taxa

La modificació que es proposa en aquest article és la següent:

1. L'obligació del pagament de la taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques neix, amb caràcter general, cada vegada que es fa ús de l'estacionament dins dels horaris establerts.

L'obligació del pagament de la taxa per a l'obtenció dels permís diari/autorització d'ús de l'ÀREA ZonaBus (amb o sense reserva prèvia de l'espai) neix cada vegada que es sol·licita la tramitació i obtenció de l'autorització i/o reserva.

Es considera necessari especificar quan neix l'obligació de pagament per cadascuna de les tres taxes, a que s'ha fet referència en les observacions al fet imposable (art. 2):

- a) Taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques (Àrea i Àrea ZonaBus)
- b) Taxa per la tramitació de l'autorització o permís de l'ÀREA ZonaBus.
- c) Taxa per la tramitació de la reserva prèvia als entorns singulars i la Plataforma logística del Park Güell.

Pel que es refereix al permís diari d'ús de l'ÀREA ZonaBus i la reserva prèvia de l'espai, d'acord amb una correcta tècnica normativa s'hauria de dir que l'obligació de pagament de la taxa per la tramitació del permís diari i la reserva d'espai neix en el moment de sol·licitar el permís i la reserva, suprimint la referència a l'obtenció, perquè les taxes graven la tramitació i no a l'obtenció.

8) Art. 7è. Exempcions i bonificacions

“Els/les conductor/es o les persones titulars de vehicles classificats com “Cero emissions” per la Direcció General de Tráfico que compleixin allò previst al punt 5 i 6 de l'article 8è, ~~quedaran exempts del pagament o bé~~ se'ls aplicarà la taxa especial prevista en tant que bonificació del 50%, ~~en funció del tipus de plaça regulada on s'estacioni~~, conforme el previst a l'apartat E) de l'Annex, havent d'utilitzar en tot cas la targeta acreditativa de la seva condició.

Els/les conductors/es de vehicles que realitzin el pagament de la taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques a través dels mitjans digitals diferents del parquímetre habilitats se'ls aplicarà una bonificació del 10% respecte dels imports fixats a les lletres A, E i F de l'Annex.

Els promotors que organitzin una visita amb finalitat de caire educatiu per a un grup escolar d'infants de fins a dotze anys, quedaran exempts del pagament de la taxa per l'obtenció del permís diari (amb o sense reserva), malgrat hauran de tramitar igualment la seva obtenció, així com la reserva prèvia corresponent. Aquests promotors només podran realitzar una operació d'encotxament i desencotxament en els espais de ZonaBus habilitats per aquestes operacions, i una operació d'estacionament en qualsevol dels espais habilitats per aquestes operacions al sistema de ZonaBus. En cas que es realitzin més operacions, el subjecte passiu perdrà la condició de “promotor de visita amb finalitat de caire educatiu”.

Aquest Consell considera que convindria especificar a quina Taxa es refereix cadascun dels beneficis fiscals regulats.

En el cas de la Taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques (Àrea i Àrea ZonaBus) la proposta normativa suprimeix l'exempció de la taxa d'estacionament respecte dels vehicles classificats com “Cero emissions” que compleixin allò previst al punt 5 i 6 de l'article 8è i s'estableix per aquests tipus de vehicles una bonificació del 50%.

L'informe justificatiu de les propostes de modificació de l'ordenança fiscal motiva aquesta modificació en que ha augmentat la presència d'aquests tipus de vehicles en els darrers anys a la ciutat de Barcelona, havent-se assolit l'objectiu de la bonificació establerta i que en tot cas,

es manté la bonificació del 50% i així es garanteix la tendència actual de l'augment d'aquest tipus de vehicles.

S'observa que s'indica que els/les conductor/es o les persones titulars de vehicles classificats com "Cero emisiones" se'ls aplicarà la taxa "especial" conforme el previst a l'apartat E) de l'Annex. Vist que la proposta de l'apartat E) de l'Annex ha suprimit la referència a "especial" de la taxa, s'ha de suprimir també la referència a "especial" de la bonificació dels vehicles "Cero Emisiones".

Com a novetat, el projecte proposa una exempció de les taxes de tramitació del permís diari i reserva per als promotors que organitzin visites de caire educatiu per a un grup escolar d'infants de fins a dotze anys. No obstant, caldria clarificar que l'exempció abasta les dues taxes, la de tramitació del permís diari i, en el seu cas, la de tramitació de la reserva.

Així mateix, en el precepte on es regula la pèrdua de l'exempció per realització de més operacions és necessari que s'indiqui quines són les operacions que suposaran la pèrdua de l'exempció i de forma expressa les seves conseqüències jurídiques. Per últim, s'ha de concretar el naixement de l'obligació tributària per les taxes que graven, en el seu cas, les operacions que han suposat la pèrdua de l'exempció.

9) Art. 8è. Normes de gestió i recaptació

1. *El pagament de la taxa per a l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques haurà d'efectuar-se mitjançant la utilització dels parquímetres instal·lats en cadascuna de les zones d'estacionament o a través dels mitjans habilitats amb aquesta finalitat.*

El pagament de la taxa per a l'obtenció del permís diari/autorització d'ús de l'AREA ZonaBus (amb o sense reserva prèvia de l'espai) s'haurà de satisfer pel règim d'autoliquidació en el moment de tramitar la sol·licitud.

8. *Les persones ~~conductoras o titulars d'empreses dedicades al transport de passatgers mitjançant autocars~~ promotores de la visita que desitgin estacionar a l'entorn de la Font Màgica en horaris d'espectacle, estaran obligats prèviament a realitzar reserva d'estacionament i el seu pagament pels mitjans telemàtics habilitats per l'Ajuntament en cada moment i dels quals s'articularen els diferents mecanismes d'informació de que disposi en cada moment. Aquesta reserva donarà dret a estacionar en la data i horari reservat només en les zones habilitades i senyalitzades*

expressament.

Les persones promotores de la visita que desitgin realitzar activitats d'encotxaments i desencotxaments als espais classificats com a Espais de Gran Afluència de ZonaBus (entorns singulars) segons el previst a la lletra C de l'Annex, estaran obligats prèviament a realitzar reserva de l'espai conforme es descriu en aquest apartat (lletra C de l'Annex).

- ~~9. Els/les conductors/es no residents que, havent estacionat el vehicle en una de les places regulades, hagin estat denunciats per la superació del límit horari indicat en el comprovant, podran enervar els efectes de la denúncia, si el temps excedit no supera la meitat del temps pel qual s'ha pagat. En el cas dels autocars en zones d'estacionament amb reserva, l'enervació no serà possible.~~
- ~~10. Els/les conductors/es residents que, havent estacionat el vehicle en places d'AREA Exclusiva per a residents o en places d'AREA Verda, i dins la seva zona de residència, hagin estat denunciats per manca de comprovant, podran enervar els efectes de la denúncia si des del final del temps autoritzat a l'últim comprovant vàlid pagat no ha transcorregut un dia dels que està regulat l'obligació de pagament.~~
- ~~11. Les persones conductores de vehicles destinats al transport de mercaderies, en operacions de càrrega i descàrrega que, havent estacionat el vehicle en una de les places de AreaDUM, hagin estat denunciats per la superació del límit horari autoritzat indicat en el comprovant electrònic, podran enervar els efectes de la denúncia, si el temps excedit no supera en una hora el temps autoritzat.~~
- ~~12. L'enervació dels efectes de la denúncia es farà mitjançant l'obtenció d'un comprovant especial expedit pel mateix aparell multiparquímetre, així com pels mitjans telemàtics que l'Ajuntament habiliti a tal efecte.~~

Es considera necessari especificar a l'apartat 1 de l'article 8 la norma de gestió i recaptació del pagament per cadascuna de les tres taxes, com ja s'ha fet referència en altres observacions, que són:

- a) Taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques (Àrea i Àrea ZonaBus)

- b) Taxa per la tramitació de l'autorització o permís de l'ÀREA ZonaBus.
- c) Taxa per la tramitació de la reserva prèvia als entorns singulars i la Plataforma logística del Park Güell.

Aquest precepte estableix normes de gestió i recaptació de la taxa d'estacionament. Respecte de les noves taxes per la tramitació del permís diari s'estableix el règim d'autoliquidació en el moment de la sol·licitud, i per la reserva prèvia de l'espai el pagament pels mitjans telemàtics habilitats per l'Ajuntament, però no s'estableix cap norma més de gestió.

Tanmateix en el document nomenat Annex 1, que acompanya a la proposta normativa, figuren normes de gestió i recaptació de les noves taxes que s'haurien de traslladar a l'ordenança fiscal, per així dotar de major coneixement i seguretat en la tramitació del permís diari i la reserva prèvia de l'espai de la ZonaBus.

La modificació més important en aquesta precepte és la supressió amb caràcter general de l'enviació de les efectes de les denúncies d'estacionament en determinats supòsits.

L'informe justificatiu de les propostes de modificació de l'Ordenança motiva aquesta supressió indicant que: Acreditat que el marc normatiu no exigeix notificar a través de l'avís de denúncia en paper una denúncia d'aquest tipus, i atès que, en tant que gestor públic, BSM ha de procurar fomentar la digitalització i transformació digital, així com també garantir la sostenibilitat i el medi ambient, és a dir, l'estalvi de recursos en la major mesura possible, es considera que aquesta actuació és i convé que sigui prescindible en el procediment sancionador de l'estacionament regulat.

A continuació l'informe justificatiu considera que, tenint en compte que la legislació vigent no preveu en cap cas aquesta facultat per a certs conductors, que suposa un tracte diferenciat respecte de la resta dels que no puguin acudir presencialment en el termini fixat, i tenint en compte que la mesura deixa de poder aplicar-se en eliminar l'avís de denúncia en paper, es considera que procediria eliminar-la també de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles que també reconeix a l'article 31.2 la possibilitat d'enviació de les multes.

L'article 31.2 de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles disposa:

“El conductor d'un vehicle que hagi estat denunciat per sobrepassar el límit horari indicat en el comprovant pot obtenir l'enviació dels efectes de la denúncia mitjançant un comprovant especial que presentarà conjuntament amb ella, si no excedeix de la meitat dels temps per al que s'ha contribuït.”

L'Ordenança fiscal vigent disposa la possibilitat de l'enervació de la multa, d'acord amb el precepte anterior de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles, i fixa un import per aquesta enervació que pot variar anualment. Amb la finalitat de poder determinar l'import de l'enervació de la denuncia amb periodicitat anual o la que es consideri, es va decidir la seva inclusió a l'ordenança fiscal que es pot aprovar amb aquesta periodicitat.

Aquest Consell Tributari considera que per suprimir la possibilitat d'enervació de les denúncies prevista en l'ordenança fiscal vigent, s'hauria de suprimir primer de tot de l'Ordenança de vianants i vehicles, que és on, en primer lloc, es regula la possibilitat d'enervació de las denúncies per infraccions de transit lleus per impagament de la taxa d'estacionament.

10) Annex. Tarifes

En aquest punt convé assenyalar que seria necessari ampliar l'informe tècnic-econòmic en relació als següents temes:

Respecte al canvi dels imports de la taxa d'estacionament, a l'informe es defineix el programa d'estacionament regulat, s'enumeren els objectius, es descriu l'organització del programa i es descriuen els recursos materials i humans, indicant número de places i hores ofertes, tipus i número de personal disponible, serveis de suport, dipòsits, vehicles, màquines multi parquímetre, aplicacions informàtiques, sistemes de comunicacions i serveis externs contractats, però sense indicar els imports dels costos, pel que es considera necessari ampliar i desglossar aquesta informació.

En aquest sentit, el Consell Tributari recorda que el Tribunal Suprem ve mantenint una posició exigent quant al contingut necessari de l'Informe tècnic-econòmic. Per totes, la STS 427/2024, de 19 de gener, (ECLI:ES:TS:2024:427) diu així:

“7.- Conforme a una interpretación consolidada y reiterada de este Tribunal Supremo - entre otras, sentencia de 25 de junio de 2015, rec. 1424/2013, ECLI:ES:TS:2015:2925, que evoca la sentencia de 20 de febrero de 2009 (rec. cas. 5110/2006, ECLI:ES:TS:2009:3055- "la Memoria económico-financiera ha de contener todas las precisiones y justificaciones del desarrollo articulado de la Ordenanza Fiscal, de modo que de su lectura se desprenda no sólo cual es el coste real o previsible del servicio en su conjunto, o, en su defecto, el valor dela prestación recibida, sino además la

justificación razonada que ha llevado a la determinación, en su caso, de los criterios de cuantificación de la cuota para la elaboración de las liquidaciones, debiendo contener la explicación procedente que justifique el cumplimiento de los principios tributarios a los que hace referencia el art. 31.1 de la CE y al resto del ordenamiento jurídico. Esos requisitos de contenido de la Memoria justificativa del acuerdo de imposición y de la Ordenanza Fiscal, tienen como finalidad establecer la motivación que llevó a la Entidad Local a ejercer la potestad reconocida en los arts. 15 y 20.1 del TRLHL, en cuanto al establecimiento de tasas, para tratar de asegurar que se ajustan, no solamente a los parámetros del art. 24 del TRLHL, sino también al resto del ordenamiento jurídico y, por tanto, se ha de justificar, aunque sea de modo aproximado, que la fijación de los elementos para la determinación de la cuota tributaria, en el caso de que se establezcan, resultan respetuosos con los principios de igualdad, justicia tributaria y, en su caso, capacidad contributiva. Con ello se trata de impedir que el establecimiento de las tasas y, por ende, el ejercicio de la potestad de establecerlos y regularlos resulte arbitrario o, lo que es lo mismo, inmotivado"

En el plano de la cuantificación del importe de las tasas por la prestación de un servicio o por la realización de una actividad, nuestro ordenamiento jurídico se refiere al coste real o previsible del servicio o actividad de que se trate o, en su defecto, el valor de la prestación recibida, magnitudes que operan como umbrales máximos para determinar aquel importe, a cuyo efecto se tomarán en consideración los parámetros contenidos en el art 24.2 TRLHL.

Sin embargo, en el plano de la distribución de la carga tributaria que comporta esta tasa, como afirma la parte recurrente, el ordenamiento jurídico no concreta, apriorísticamente, un elenco taxativo o excluyente de los concretos factores reveladores de capacidad económica que hayan de ponderarse".

En aquest sentit, s'indica en l'informe que la utilitat derivada de l'aprofitament especial del domini públic en el cas de l'estacionament de vehicles de tracció mecànica pot definir-se com la utilitat de l'aparcament a la ciutat de Barcelona fora de la via pública sense incloure la responsabilitat de vigilància del vehicle, que si està inclosa en el dipòsit del vehicle en l'aparcament fora de la via pública. L'informe indica que aquesta diferència relativa a la vigilància no fa inadequada la presa de referència del valor, ja que la utilitat principal buscada és la mateixa i consisteix en l'estacionament del vehicle.

En conseqüència, es considera necessari que s'inclouï en l'informe tècnic econòmic un quadre amb els imports dels valors que s'està utilitzant per a cada tipus d'estacionament tant a la via pública com els de fora d'aquesta.

D'altra banda, també considerem que seria necessari ampliar l'Informe Tècnic-econòmic pel que respecta a les taxes d'estacionament de l'Àrea ZonaBus. A l'informe justificatiu, de data 16 de setembre de 2024, s'indica que l'import de les taxes serà el valor en el mercat de la utilitat derivada de dita utilització en els aparcaments fora de la via pública, però tampoc informa dels imports corresponents i proposa un increment respecte a l'any anterior al voltant d'un 12% que no es justifica.

Per altra part, més enllà de només citar els imports de las taxes dels aparcaments dels autocars en algunes ciutats espanyoles, seria oportú aportar els informes molt més complets com els que es van presentar al procés contenciós-administratiu que va concloure amb la STSJC de 22 de setembre de 2021.

En el document que s'inclou a l'expedient assenyalat com Annex 1, de data 16 de setembre de 2024, figura un quadre del total de costos per la gestió del sistema ZonaBus, indicant el següent:

“TOTAL COSTOS PER LA GESTIÓ DEL SISTEMA ZONA BUS 4.0
(import en euros)

<u>CONCEPTE</u>	<u>ANUAL</u>
<i>Personal</i>	<i>1.830.959</i>
<i>Reparacions, manteniment TIC i millores</i>	<i>331.400</i>
<i>Amortització anual inversió</i>	<i>50.000</i>
<i>Serveis estructura i altres</i>	<i>290.000</i>
	<u>TOTAL 2.702.359 €</u>
 <i>PERMÍS DIARI</i>	
<i>Volum anual autocars</i>	<i>70.000 permisos diaris</i>
<i>Taxa permís diari</i>	<i>35,00 euros</i>
	<i>2.450.000</i>
 <i>PERMÍS GESTIÓ RESERVA E/D ESPAIS GRAN AFLUÈNCIA</i>	
<i>Volum anual operacions E/D a EGAs</i>	<i>80.000 operacions d'E/D a EGAs</i>
<i>Taxa per operació reserva E/Dva EGAs</i>	<i>3,00 euros</i>
	<i>240.000</i>
<i>TOTAL PERMISOS</i>	<i>2.690.000”</i>

Respecte a la informació d'aquest quadre és convenient que l'informe tècnic-econòmic motivi específicament i àmpliament els imports de la taxa de tramitació del permís diari, perquè els costos indicats són molt genèrics, referint-se als costos de la gestió del sistema de ZonaBus, no només als costos de les noves taxes i no es desglossen suficientment els diferents conceptes.

Quant la taxa per la reserva d'espais no s'explica cap cost, indicant-se únicament la recaptació esperada.

En definitiva, es considera que l'import d'aquestes dues taxes no s'han motivat suficientment.

IV.- Conclusió

Per tot el que s'ha dit, el Consell Tributari considera que pot continuar la tramitació un cop l'Ajuntament hagi valorat les observacions formulades i, en especial, hagi tingut en compte les següents:

- a) Ponderar l'opció d'incloure les noves taxes de tramitació del permís diari i la reserva d'espais de l'ÀREA ZonaBus a l'Ordenança fiscal 3.1 reguladora de les taxes per serveis generals.
- b) En el cas que es mantinguessin les noves taxes a l'ordenança fiscal 3.12, el Consell considera necessari que s'especifiqui, als diferents preceptes de l'ordenança, que existeixen tres taxes diferents i que s'identifiquin clarament en cada cas.
- c) Per últim, el Consell considera que l'informe tècnic econòmic és insuficient per justificar la quantia de les taxes i és necessari la seva ampliació.”

El secretari del Consell Tributari

PEDRO JAVIER
MORALES
MONTTOYA -
[Redacted]
(TCAT)

Signat digitalment per
PEDRO JAVIER
MORALES MONTTOYA -
[Redacted]
Data: 2024.10.09
13:44:05 +02'00'