



# ASOCIACIÓN FORO TAXI LIBRE

C.I.F.: [REDACTED] Tel. [REDACTED]



AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

DIRECCIÓN GENERAL DE HACIENDA Y GESTIÓN PRESUPUESTARIAS

SERVICIO DE GESTIÓN PRESUPUESTARIA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

NO DO  
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA  
Plano Norte

10 FEB 2023

Registro General Auxiliar

N.º 1434  
ENTRADA

**ROCÍO LÓPEZ LOZANO**, mayor de edad, con Documento Nacional de Identidad núm. 30.241.892C, domicilio, a efecto de notificación, en [REDACTED] en su condición de Presidenta, de la Asociación Foro Taxi Libre, [REDACTED] tfno.: [REDACTED] correo: [REDACTED] comparezco con la debida legitimación legal, en tiempo y forma, en el trámite de Alegaciones y Reclamaciones de la modificación del Presupuesto Municipal para el ejercicio 2023, **EXPTE.: 104/2022**.

Aprobado inicialmente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de Sevilla en sesión extraordinaria celebrada el día 24/1/2023, el Presupuesto General de la Corporación y de sus Organismos Públicos y Sociedades Municipales para el ejercicio 2023, dicho documento queda expuesto al público, los interesados, en el plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente al de inserción del anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia (26/01/2023), podrán presentar reclamaciones para su resolución por el Pleno, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 177.2, 169.1 y 170 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo. en consecuencia, el plazo de reclamaciones al presupuesto se inicia el día 27/01/2023 y finaliza el 16/02/2023, ambos incluidos.

En base a lo preceptuado por el Art.170.2 apartado c), del Real Decreto LEGISLATIVO 2/2004, de 5 de marzo, en tiempo y forma, se entabla al Presupuesto para el ejercicio 2023, la siguiente **ALEGACIÓN**:

**SUPRESION DE LA APLICACIÓN PRESUPUESTARIA 04202 44121 7701**  
**RESCATES DE LICENCIAS TAXIS:**

**Considerando lo siguiente:**

**(Primero). Pagos íntegros de los rescates de licencias por el Excmo. Ayuntamiento Sevilla. Legalidad.**

El año 2000, se inicia el **I PLAN DE MODERNIZACIÓN. 2000 - 2005**

Este Plan de Viabilidad y Modernización del sector tiene como objetivos:

La adecuación de la oferta del servicio a la demanda de los ciudadanos, debiendo situarse dichos objetivos en la reducción de 50 licencias y la reducción de taxis a turno doble a 400. Lograr la justa rentabilidad, tanto titulares como asalariados, en el ejercicio de la actividad.

Para el cumplimiento de tales objetivos, es necesario llevar a cabo las siguientes **Líneas de Actuación**: Contingentación del número de asalariados y **turnos dobles**, 400, **Rescate de 50 licencias** de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de los Servicios Locales y entrega voluntaria del titular de la licencia para evitar actos discriminatorios.

En el marco de las actuaciones que desarrollará el Instituto está la de diseñar un Plan de futuro que convierta el taxi en un medio de transporte que actúe como valor añadido **la calidad**, así se buscará la optimación de los recursos y **la creación de la Emisora Única, actúa como Director del Instituto, Sr. Juan Carlos Cabrera**, actual Delegado de Seguridad Ciudadana, Movilidad y Fiestas Mayores, **se aprobó un II Plan de rescate de licencias de 2005-2009 y en 2100 se acordó rescatar 6 licencias.**

**Pagos del Rescate de 287 licencias, financiado Excmo. Ayuntamiento Sevilla y titulares de licencias taxis, obligados estos, por la imposición de una Tasa por la parada de taxis. Convenio 2011-2015 y 2016-2020.**

Firmados entre los presidentes del Instituto del Taxi de Sevilla y las asociaciones Unión Sevillana y Solidaridad del Taxi, duración desde el 13 de diciembre de 2011 a 31 de diciembre de 2020, ha dado lugar al Rescate de 287 licencias de taxis, ha supuesto un costo de más de 12 millones de euros a los titulares de licencia de taxis, que han sido obligados a financiar estos acuerdos, mediante

una tasa cuyo HECHO IMPONIBLE es el uso de las paradas de taxis, por importe de 130 €, incrementando 96 euros, la tasa de revisión de anual de licencia, esto supone un incremento de 80 euros, llevado a cabo, sin fundamentar dicho incremento mediante estudio técnico económico. Esto ha supuesto el pago de más del 50% de dichos rescates por los titulares de licencias de taxis.

Como sujetos pasivos de la tasa, sólo 284 titulares, han logrado el rescate de su licencia de taxi, obteniendo por ello, **70127,79 euros, los restantes titulares de licencias han pagado una tasa durante 10 años, sin obtener ningún beneficio o prestación.**

Bajo la apariencia de tasa, lo que los titulares de licencias han pagado es un **IMPUESTO, FRAUDE DE LEY**, han sido perjudicados, de forma ilegal, como ha sentenciado el **Tribunal Superior de Justicia de Andalucía**, entre otras, la **Sentencia 305/2004, nº.19. Resolución 191/2006, creando Jurisprudencia**, sobre esta ilegalidad, cuyo fallo es; Desestimar el recurso de apelación interpuesto por el Ayuntamiento de Málaga contra la Sentencia dictada el día 22 de marzo de 2004, por el Juzgado de lo **Contencioso-Administrativo número 1 de Málaga, en el procedimiento abreviado seguido con el número 198/2003, que confirmamos.**

**Fundamento DÉCIMO**, ..... Con todo, según se precisaba en esa otra sentencia, otra cosa distinta serán los costes del servicio considerados en la tasa, extremo al que se refiere el Estudio Técnico-Económico sobre la "Tasa por la prestación de servicios en materia de auto-taxis y otras actuaciones realizadas con los mismos", según el cual la realización de servicio que justifica el devengo de la tasa es "un conjunto de servicios que de acuerdo con lo previsto en la *Ley 39/1988*, puede ser financiado mediante el establecimiento y gestión de una tasa. Destacando los siguientes servicios y actividades: Servicio sobre Actuación Anual sobre la Licencia del **Autotaxi**, que comprende las siguientes actividades: revisión anual ordinaria y extraordinaria de vehículos; gestión de revocaciones de licencias cuando proceda; autorización para sustitución de vehículos afectos a las licencias, bien sea éste cambio del tipo voluntario como por imposición legal, cuando proceda; inspección del ejercicio de la actividad, cuando proceda y gestión administrativa de conductores de taxi, entre otras gestiones. Autorizaciones y gestión para la transmisión de licencias, concesión y expedición de la mismas cuando proceda su otorgamiento..".

Más adelante, entre los costes que se tienen en cuenta para determinar el resultado económico del servicio prestado, se incluyen los correspondientes a :  
"..c) Otros gastos en bienes corrientes:

indemnización por revocación de licencias.....1.803.036´31 €..". Por otro lado, los costes por gastos de personal ascienden a 107.687´98 € y los gastos corrientes "normales" ascienden a 11.341´036 €. Como el total de costes es de 2.116.474´11€, aquellos "..otros gastos en bienes corrientes.." suponen el 85´1% del total de los costes.

A la vista de lo anterior, la Sala reparaba en que "..esta cifra por gastos de revocación de licencias, que es en definitiva una indemnización por tal revocación, no puede tener cabida en los que se considera hecho imponible de la tasa dentro de la propia Ordenanza, es decir, en la "gestión de revocaciones de licencias cuando proceda", porque no se puede identificar los costes que supone la gestión de la revocación de una licencia con la indemnización que origina la revocación. El coste de la tasa debe satisfacer el gasto del servicio de gestión, tramitación, etc, del servicio municipal prestado, que es la actividad municipal originada por la gestión, revocación etc., pero en ese concepto no pueden incluirse indemnizaciones a terceros ajenos a los que demandan el servicio administrativo de tramitar la revocación de la licencia, por ejemplo. Estos costes deben ser soportados por todos los usuarios del servicio del taxi, en su caso, pero no por los titulares de licencias de **autotaxi**, que comprende las siguientes actividades: revisión anual ordinaria y extraordinaria de vehículos; gestión de revocaciones de licencias cuando proceda; autorización para sustitución de vehículos afectos a las licencias, bien sea éste cambio del tipo voluntario como por imposición legal, cuando proceda; inspección del ejercicio de la actividad, cuando proceda y gestión administrativa de conductores de taxi, entre otras gestiones. Autorizaciones y gestión para la transmisión de licencias, concesión y expedición de las mismas cuando proceda su otorgamiento...".

Más adelante, entre los costes que se tienen en cuenta para determinar el resultado económico del servicio prestado, se incluyen los correspondientes a :  
"..c) Otros gastos en bienes corrientes :indemnización por revocación de licencias.....1.803.036´31 €..". Por otro lado, los costes por gastos de personal ascienden a 107.687´98 € y los gastos corrientes "normales" ascienden a 11.341´036 €. Como el total de costes es de 2.116.474´11€, aquellos "..otros gastos en bienes corrientes.." suponen el 85´1% del total de los costes.

A la vista de lo anterior, la Sala reparaba en que "...esta cifra por gastos de revocación de licencias que es en definitiva una indemnización por tal revocación, no puede tener cabida en los que se considera hecho imponible de la tasa dentro de la propia Ordenanza, es decir, en la "gestión de revocaciones de licencias cuando proceda", porque no se puede identificar los costes que supone la gestión de la revocación de una licencia con la indemnización que origina la revocación. El coste de la tasa debe satisfacer el gasto del servicio de gestión, tramitación, etc, del servicio municipal prestado, que es la actividad municipal originada por la gestión, revocación etc., pero en ese concepto no pueden incluirse indemnizaciones a terceros ajenos a los que demandan el servicio administrativo de tramitar la revocación de la licencia, por ejemplo. Estos costes deben ser soportados por todos los usuarios del servicio del taxi, en su caso, pero no por los titulares de licencias de **autotaxi** que demandan una actualización de permisos o autorizaciones.

Según el estudio técnico-económico los costes reales del servicio son los relativos a gastos de personal y corrientes y, no los "otros gastos en bienes corrientes: indemnización por revocación de licencias"..".

Que de acuerdo con todo lo anterior, que confirmaría la declaración de nulidad de la actuación administrativa impugnada, el *artículo 2.a) de la Ordenanza*, sería nulo sólo en el apartado de "..gestión de revocaciones de licencia, cuando proceda..". Alcanzando la misma nulidad al artículo 6, cuando fija un importe de 601'01€, por cuanto que incluye indebidamente los gastos de indemnización por revocación de licencias.

**UNDÉCIMO.** En consecuencia, de conformidad con tales argumentaciones, que condujeron a la declaración de nulidad parcial de los *artículos 2 y 6 de la Ordenanza reguladora de las tasas*, en que se sustentan igualmente las liquidaciones ahora impugnadas, también en este caso el recurso interpuesto debe ser desestimado, aunque, teniendo igualmente en cuenta el razonable planteamiento del recurso de apelación interpuesto, así como los argumentos en que se sustentó por la Sala la ilegalidad de la Ordenanza

**(Segundo). JURISPRUDENCIA Tribunal Supremo TASA por transmisión de licencia de taxis.**

**Doble Imposición.**

El Pleno del Ayuntamiento de Sevilla tiene regulada en la Ordenanza Fiscal vigente el importe del servicio administrativo de transmisión de licencias que es



de 2205 euros. Importe claramente abusivo si se trata sólo del servicio administrativo de transmisión de licencia.

Relacionado con la transmisión de licencias el Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso ha dictado Jurisprudencia, entre otros, en el Recurso 2583/2006, ROJ741/2009, contra la sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, del 1 de marzo de 2006, en cuestión de ilegalidad planteada, en relación a la Ordenanza Fiscal n.º 1 de la Entidad Metropolitana de Barcelona, **reguladora de Tasa por adquisición de licencias de autotaxi del ejercicio 2003.**

Como **Antecedente de Hecho SEGUNDO:** El artículo 2 de la Ordenanza nº 1 , reguladora de la licencia por adquisición de licencia de autotaxi, que es la que se pone en cuestión en el presente recurso de casación, señala que el hecho imponible de la tasa "es la adquisición de una licencia de autotaxi por cualquiera de las forma admitidas en Derecho y en la legislación especial sobre la materia", mientras que, de conformidad con el artículo 3 , "son sujetos pasivos de la tasa, y obligados por tanto a su pago, los adjudicatarios de una licencia de autotaxi, sea por actos intervivo o mortis causa". El artículo 4 establece:

**"El importe de la tasa varía en función de las siguientes circunstancias:**

**Intervivo en general ...2.758 # Intervivos familiares 1r. grado... 546 #**

Como **FUNDAMENTOS DE DERECHO PRIMERO.....**, pero no sucede así con la denominada tasa de adquisición de la licencia de autotaxis, **cuyo sentido es el de financiar los gastos en general de los servicios que presta el mencionado Instituto.** A este respecto, la sentencia impugnada señala que "el propio auto planteando la cuestión de ilegalidad parte de la realidad existente, que quedó reflejada en las actuaciones mediante memoria justificativa de un anterior incremento de las tarifas de fecha 9 de septiembre de 1993. Según la memoria, la cuota de la tasa por transferencia de licencias se puede desglosar de la siguiente manera:

- a) Coste de tramitación, estudio y verificación de los documentos de transmitente y adquirente. Práctica
- b) **b) Utilización de paradas de taxis. Incluye todas las paradas metropolitanas. En especial se ha de considerar la parada de taxis del Aeropuerto, para la cual se presta un servicio de control y vigilancia.....**

**TERCERO:** El auto planteando la cuestión de ilegalidad señala al respecto que la tasa liquidada: responde a un conjunto de servicios que

presta el Instituto Metropolitano del Taxi más allá del concreto coste imputable a la tramitación de la transmisión de las licencias. Añade que el dictamen pericial aportado calculaba, en relación al año 1999 unos costes directos de tramitación de la licencia que nos ocupa cifrados **en 132,73 euros**. Una magnitud económica absolutamente dispar con la tasa que ha sido cobrada al recurrente, por mucho que se pueda actualizar la primera en el año 2004.

Por último, y refiriéndonos ya al supuesto que hemos de resolver, debemos precisar también que en Barcelona los servicios de taxi dependen del Instituto Metropolitano del Taxi, organismo dotado de personalidad jurídica propia, y respecto del cual la Entidad Metropolitana del Transporte ostenta potestades de dirección, control y tutela. Dicho Instituto es el que entre otras funciones (como las disciplinarias) presta los servicios antes referidos a los titulares de licencia del taxi y en virtud de tal condición.

Pues bien, sobre estas premisas debe estimarse correcta la regulación contenida en una sola Ordenanza de tasas diferentes, correspondientes también a distintos servicios, y que han de satisfacerse por quienes en cada caso sean solicitantes o beneficiarios de la prestación de los mismos.

Pero siempre a partir de la caracterización como servicio público impropio determinante de una sujeción especial, pero no sucede lo mismo respecto a la tasa por adquisición de la licencia de autotaxis, cuyo sentido es el de financiar los gastos en general de los servicios que presta el Instituto Metropolitano del Taxi y que no tienen prevista una tasa propia, de forma que esta tasa queda calculada sobre la base de los gastos generales de funcionamiento del Instituto y no financiados por otras vías

Por lo expuesto en esta Sentencia hay que considerar que entre los servicios prestados por el Instituto del Taxi como **uso de las paradas de taxis**

**FD.QUINTO**....., Por el contrario, a juicio de la Sala, nada impide que a través de una sola tasa se financien varios servicios o actividades, o un conjunto de los mismos, incluso aunque otros más específicos y más ligados al beneficio específico del interesado, se financien con tasas particulares. Sean los servicios que se financian realmente con la tasa en cuestión residuales o no, lo cierto es que se prestan al colectivo de titulares de licencias de autotaxi, que son los únicos afectados y beneficiados (que también lo sean los usuarios resulta irrelevante).

**No hay, pues, ningún obstáculo legal para que una tasa se establezca para un conjunto, incluso residual, de prestación de servicios o actividades que afectan a un concreto grupo de beneficiados, en este caso, los titulares de licencia.**

**F.D. SEXTO.** Por último, y refiriéndonos ya al supuesto que hemos de resolver, debemos precisar también que en Barcelona los servicios de taxi dependen del Instituto Metropolitano del Taxi, organismo dotado de personalidad jurídica propia, y respecto del cual la Entidad Metropolitana del Transporte ostenta potestades de dirección, control y tutela. Dicho Instituto es el que entre otras funciones (como las disciplinarias) presta los servicios antes referidos a los titulares de licencia del taxi y en virtud de tal condición.

Pues bien, sobre estas premisas debe estimarse correcta la regulación contenida en una sola Ordenanza de tasas diferentes, correspondientes también a distintos servicios, y que han de satisfacerse por quienes en cada caso sean solicitantes o beneficiarios de la prestación de los mismos.

Pero siempre a partir de la caracterización como servicio público impropio determinante de una sujeción especial. En definitiva, se exige la tasa en el momento de la adquisición de la licencia por razón de todos los servicios que como consecuencia de ello se prestan al titular de la misma, pero ello no comporta violación del principio de igualdad con relación al resto de titulares porque éstos, en la misma situación, es decir, en el momento de tener acceso a la relación jurídica de sujeción especial mediante la obtención de la licencia, abonaron también la correspondiente tasa.

Por lo expuesto, los taxistas de Sevilla desde el segundo trimestre de 2011, esta soportando una tasa ilegal, según dictas las Jurisprudencias de los Tribunales Superior y Supremo español para financiar el rescate de licencias. Como titular de licencia de taxi desde 1992, pague la tasa por adjudicación de licencia de taxi, que conlleva además de los trabajos administrativos, el uso de las paradas de taxis, servicios prestados por el Instituto del Taxi.

El Tribunal Supremo considera legal que la Tasa sea pagada al inicio de la titularidad de licencia y durará hasta finalice su vida profesional. Por tanto, imponer una nueva tasa por el uso de la parada de Taxi es **Ilegal por doble Imposición.**

**(TERCERO) CÁMARA DE CUENTA DE ANDALUCÍA. INFORME DE FISCALIZACIÓN.**



Informe de fiscalización de los contratos y convenios formalizados por el Ayuntamiento de Sevilla. Ejercicio 2017. El incumplimiento de las Estipulaciones conlleva la vulneración de los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

**Convenio marco de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y las entidades mayoritarias representativas del sector del taxi,**

El art 15 de la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía, recoge la obligatoriedad de hacer pública a través del Portal de Transparencia de la Entidad de información sobre los convenios suscritos. Dicha obligación no es atendida por el Ayuntamiento de Sevilla que, además, y a diferencia con los contratos, no dispone de ningún órgano de tipo transversal que asuma las funciones de coordinación y mantenimiento de un registro de convenios.

**Hay que poner énfasis**, en la Estipulación segunda del “Convenio marco de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y las entidades mayoritarias representativas del sector del taxi, para la puesta en marcha de un plan de mejora de los niveles de calidad del servicio del autotaxi, del trabajo de los profesionales del sector y de su viabilidad productiva” (Convenio) contempla un Plan de rescate de 140 licencias para su amortización con un coste total de 9.817.890,60 €. El citado rescate se instrumentaliza como una subvención con convocatoria pública anual, destinada a *“fomentar el cese de actividad mediante el rescate de licencias”*.

**En los preceptivos informes para la tramitación de la convocatoria correspondiente al año 2018, ya se apunta a la necesidad de retomar los estudios sobre la oferta y la demanda del servicio, por cuanto las circunstancias socio económicas han variado sustancialmente desde el 2011 y, por tanto, podría no encontrar justificación el interés general que sustenta la convocatoria**

**Se estipulación decimoquinta del citado Convenio contempla la constitución de una Comisión Mixta de Seguimiento** que tendrá como funciones realizar el seguimiento de las acciones reflejadas en el convenio y se reunirá como mínimo cada seis meses. En la practica la citada Comisión no se ha reunido nada más que en una ocasión. De las diferentes estipulaciones contempladas en el convenio, a la fecha de los trabajos de campo, esta sin desarrollo **la sexta** “sobre servicios de asistencia y asesoramiento”, **la octava**

relativa a “la elaboración de una Carta de Servicio” y **la novena de “Gestión de Flota”, se encuentra en un primer estadio no habiéndose iniciado la licitación de la plataforma de gestión de flota.**

Como párrafo de énfasis, En los preceptivos **informes para la tramitación de la convocatoria correspondiente al año 2018 ya se apunta a la necesidad de retomar los estudios sobre la oferta y la demanda del servicio, por cuanto las circunstancias socio económicas han variado sustancialmente desde el 2011**, por tanto, podría no encontrar justificación el interés general que sustenta la convocatoria de ayudas de nuevos rescates, estos argumentos son igualmente **sostenidos por la intervención del Ayuntamiento.**

La alegación admite que la Comisión Mixta de seguimiento prevista en la estipulación decimoquinta del Convenio solo se reúne en una ocasión; no puede admitirse que le sustituya en sus funciones el Consejo de Gobierno del Instituto del taxi. Finalizado el Convenio, **no se ha llevado a efecto la estipulación Novena, Gestión de flota**, estipulación esencial, que está siendo entorpecida por los firmantes del Convenio que permite seguir gestionando el sector del taxi con brutal discriminación, abuso de poder y clara dejadez de funciones, ejemplo más de mil titulares de licencias no podrán acordar servicios concertados, con los clientes, por tanto, no podrán aplicar las tarifas vigentes del Taxi. Desde el año 2000 , en los distintos Planes de reestructuración, siempre figuraba la creación de Emisora Pública para el taxi, para la prestación de servicios con igualdad, seguridad, lamentablemente el acuerdo de los firmantes de los Convenios han boicoteado su implantación. Fraude, arbitrariedad en las gestiones realizadas por parte de los firmantes de los Convenios.

#### **(CUARTO) CONVENIO. ESTIPULACIÓN CUARTA. TASAS.**

El Ayuntamiento de Sevilla se compromete a que, dentro de los límites legales, las tasas relativas al servicio de autotaxi, descritas, seguidamente, no sufran incremento durante el periodo de vigencia del convenio marco 2015-2019. En las Ordenanzas Fiscales, reguladoras de la tasa por otorgamiento de licencia y autorización administrativa de autotaxis y demás vehículos, las contenidas en el art.8.2.A Tarifa Segunda (transmisión de licencia), Tarifa Tercera (visado de licencias y revisión de vehículos) y Tarifa Cuarta (sustitución de vehículos); y las incluidas en la Ordenanza Fiscal, reguladora de la tasa por la utilización

privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local con la entrada de vehículos, a través de las aceras y las reservas de vía pública para el aparcamiento exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase, parada de autotaxi y demás vehículos que precisen licencias o autorizaciones para el transporte urbano, en concreto, el art. 7º.2 Tarifa Sexta de la Ordenanza vigente.

A la finalización de la vigencia del presente convenio en el 2019, el Ayuntamiento de Sevilla estudiará la posible supresión o modificación de algunas de las tasas aplicables al sector del taxi, de conformidad con las normas de aplicación.

El Ayuntamiento de Sevilla se compromete a que, dentro de los límites legales, las tasas relativas al servicio de autotaxi no sufran incremento durante el periodo de vigencia del convenio marco, porque el incremento había sido realizada .durante el **ACUERDO FIRMADO ENTRE AYUNTAMIENTO Y LAS ASOCIACIONES PROFESIONALES MAYORITARIAS para la situación del servicio público de transportes de personas y promover la viabilidad y modernización del sector del taxi en la ciudad de Sevilla durante el mandato 2011- 2015.**

- a) El Ayuntamiento de Sevilla modifica la Tarifa Tercera de la tasa de visado de licencias y revisión de vehículos incrementando 80 euros su importe.
- b) por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, parada de taxis. Importe 130 euros, trimestre. 520 euros/añual

Con el pago de las tasas los taxistas financian el 55% del rescate de las 287 licencias cuyo coste es 20.054,64,40 €.

#### **(QUINTO) VULNERACIÓN DE LA LEGALIDAD:**

**Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.**

Artículo 2. Concepto de subvención.

1. Se entiende por subvención, a los efectos de esta ley, toda disposición dineraria realizada por cualesquiera de los sujetos contemplados en el artículo

3 de esta ley, a favor de personas públicas o privadas, y que cumpla los siguientes requisitos:

- a) Que la entrega se realice sin contraprestación directa de los beneficiarios.
- b) Que la entrega esté sujeta al cumplimiento de un determinado objetivo, la ejecución de un proyecto, la realización de una actividad, la adopción de un comportamiento singular, ya realizados o por desarrollar, o la concurrencia de una situación, debiendo el beneficiario cumplir las obligaciones materiales y formales que se hubieran establecido.
- c) Que el proyecto, la acción, conducta o situación financiada tenga por objeto el fomento de una actividad de utilidad pública o interés social o de promoción de una finalidad pública.

El rescate de licencia no es una subvención, no fomenta una actividad de utilidad pública o interés social o de promoción de una finalidad pública.

El pago del rescate de licencia de taxi no se puede considerar una subvención porque el beneficiario si ha realizado contraprestación directa pagando una tasa durante una serie de años para financiar parte de su propio rescate de licencias de taxi. El rescate de licencia no es una prestación de servicio realizado por la administración pública.

**(SEXTO). EXPEDIENTE DEL INTERVENTOR. EXPTE: 2/2022.**

La Agencia Tributaria de Sevilla remite al Interventor, con fecha 2 de marzo de 2022, expediente instruido para la modificación de la Ordenanza fiscal de la Tasa por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público.

Se incluye en dicho expediente, el INFORME DEL PRESIDENTE DEL Instituto del Taxi, sobre la modificación de la Ordenanza Fiscal, **JUSTIFICADA** en “..... que el importe de la tasa que se calculó, cuando se implantó, tuvo en

**cuenta las obras y remodelación de las paradas existentes y la creación de otras.** Dichas obras ya fueron amortizadas. ***-(PRESUNTA falsedad en documento público DEL PRESIDENTE del Instituto del Taxi) -...” el dinero recaudado por las tasas impuesta a los titulares de licencia, fue utilizado para pagar el 50% del rescate de los 287 licencias rescatadas.***

Por lo que entendemos que el coste debe equipararse a la tasa de reserva de espacio contemplada en la tarifa 5ª, que se exige por cada metros lineales o fracción. Los vehículos de autotaxi no superan dicha longitud y estimamos que deberían abonar lo mismo. En la citada tarifa 5ª se contempla distinta tasa según la categoría de la calle, y se plantea aplicar la tasa superior debido a que las paradas de mayor utilización están en las calles de 1ª y 2ª categoría.....”.

**Ejemplo de la arbitrariedad, abuso de poder de su gestión del servicio de taxis de Sevilla, no se acompaña en su expediente informe técnico-económico actualizado de la tasa.**

Considerando que el coste del Rescate de 287 licencias ha sido de **20.054.644,400 euros**, que el 50% de dicha cantidad, 10.027.344,2 €, ha sido abonada por todos los titulares de licencia, mediante el establecimiento de una “tasa por reserva de espacio en las vías y terrenos de uso público destinadas a parada de autotaxis” con importe de 130 euros trimestral, por cada titular de licencia con turno único y de 260 €, por cada titular a doble turno.

No teniendo en cuenta que cuando a una persona se la transmite una licencia de taxi, ésta, abona una tasa que, entre otros hechos imponible, figura el uso de la parada de taxi, que es un servicio que presta el Ayuntamiento de Sevilla al titular de licencia desde el inicio de la actividad durante su vida profesional, por importe de 2205 euros.

Expuesto los considerandos,



**SOLICITA AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO**, tenga por presentado este escrito, lo admita, por hechas las consideraciones que se contienen en el mismo y por solicitada supresión de la aplicación presupuestaria 04202 44121 7701 *RESCATES DE LICENCIAS TAXIS*, por ser de Justicia que pido en Sevilla a 16 de febrero de 2023.

Presidenta



Fdo.: Rocio López Lozano

