

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE MADRID DE 26 DE SEPTIEMBRE DE 2005

La Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid desarrolla de forma específica para el Ayuntamiento de Madrid las competencias que en materia de ordenación y control del tráfico viene atribuyendo a todos los municipios, tanto el artículo 7 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, (aún vigente), como el mismo artículo del 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 y que entra en vigor el 31 de enero de 2016. En su virtud, el Ayuntamiento de Madrid aprobó el 26 de septiembre de 2005, la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid, que ha sufrido diversas modificaciones con el fin de ir adaptando su texto a las distintas realidades que han ido surgiendo a cada momento.

En este sentido, la modificación operada en el citado artículo 7 del mencionado texto articulado de la Ley de Tráfico, por la Ley 6/2014, de 7 de abril, que atribuye a los municipios además de la competencia material de ordenación y control del tráfico señalada con anterioridad, la relativa a la “restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales”, recogida en idénticos términos en el nuevo Texto Refundido que, asimismo, en su artículo 18 introduce también el criterio medioambiental como soporte para que la autoridad competente, en el caso del Ayuntamiento de Madrid, la Junta de Gobierno, pueda ordenar medidas restrictivas en el ámbito de la circulación, ha puesto de manifiesto la conveniencia de modificarla de nuevo.

Por otra parte, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que tienen como uno de sus principios rectores el de cautela y acción preventiva, establecen, en el ámbito de la Administración local para los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones, determinadas obligaciones como las de disponer de instalaciones y redes de evaluación, informar a la población sobre los niveles de contaminación y calidad del aire, elaborar planes y programas para los objetivos de calidad del aire, e integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales, confiriendo a las entidades locales, cuando

exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere los umbrales de alerta especificados en la citada norma reglamentaria, potestades para adoptar, entre otras, medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos mas contaminantes, a ciertas matriculas, a ciertas horas y a ciertas zonas.

Dentro de este marco jurídico, así como en el del Catálogo de medidas estipuladas para las situaciones especiales de inmisión en el Título VII de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano, de 24 de julio de 1985, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid ha aprobado el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno,, adoptando cuando sea necesario medidas de restricción total o parcial del tráfico.

Por todo ello, se considera conveniente incluir en la norma reglamentaria municipal específica en materia de tráfico, que constituye la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, las previsiones que reflejadas ya en dicho Protocolo implican actuaciones en materia de restricción de tráfico y de estacionamiento a acometer durante episodios de contaminación atmosférica.

En definitiva, se contempla expresamente en la Ordenanza de Movilidad la forma en la que se acordarán las medidas de restricción del tráfico y de estacionamiento en las vías públicas urbanas, cuáles pueden ser esas medidas y el modo en el que se pondrá en conocimiento de la ciudadanía su adopción; finalmente se recoge expresamente que el régimen sancionador derivado de infracciones por no respetar las medidas de restricción del tráfico adoptadas por motivos medioambientales, será el establecido en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Igualmente se modifican los artículos 61, 63 y 67 con el fin de aclarar la excepción que para el régimen general de estacionamiento autorizado y regulado supone la aplicación de medidas urgentes y extraordinarias por superación de los niveles máximos permitidos de contaminación.

Por otro lado, el Pleno del Ayuntamiento en la sesión ordinaria de 30 de septiembre de 2015, acordó que los autónomos puedan estacionar los vehículos industriales en las zonas afectadas por el Servicio de Estacionamiento Regulado, con un límite de tiempo de 8 horas.

Para dar cumplimiento a este Acuerdo, es preciso también modificar el artículo 64 punto 3 apartado a) de la presente Ordenanza, que regula la autorización que habilita al Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales para estacionar

tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul de todo el Área de Estacionamiento Regulado, en el sentido de que el tiempo máximo diario, continuado o no, en lugar de las 5 horas que actualmente prevé el citado precepto, se amplíe a 8 horas.

Igualmente, dado que actualmente el importe de la tasa anual a abonar por los titulares del referido Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales está fijado en el artículo 6, apartado 3, de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital, siendo dicho importe de 378 euros, al ampliarse el tiempo de estacionamiento de 5 a 8 horas, se ha instado a la Agencia Tributaria de Madrid para que valore si la modificación de la Ordenanza sustantiva en este supuesto podría afectar a lo previsto en la citada Ordenanza Fiscal, en cuyo caso procedería iniciar la correspondiente tramitación para la modificación de la referida Ordenanza Fiscal, adecuándose el importe de la tasa.

Por otra parte, se procede a flexibilizar el régimen jurídico del Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o “carsharing”, que se estableció en la modificación de la Ordenanza de Movilidad aprobada por Acuerdo del Pleno de 28 de mayo de 2014 y que entró en vigor el 1 de julio del mismo año.

La experiencia adquirida aconseja simplificar los requisitos para la obtención por las empresas del sector de la preceptiva autorización, en concreto, suprimiendo el requisito de que los vehículos tengan una antigüedad inferior a un año desde su primera matriculación y sustituyendo el relativo a los límites de emisiones por el de la tecnología de los vehículos. En este sentido, los vehículos de las empresas deberán ser híbridos no enchufables o propulsados por Gas Licuado de Petróleo (GLP) o Gas Natural Comprimido (GNC), en aras de que los vehículos de las empresas sean limpios y así proteger la calidad del aire.

De igual manera, respecto del Servicio de Estacionamiento Regulado se modifica parcialmente el artículo 64 para simplemente aclarar el ámbito geográfico de la autorización de estacionamiento de los no residentes que se infería de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital.

Asimismo, se modifican los apartados c) y d) del artículo 65, en el sentido de incorporar como requisito para la obtención de la autorización de residente en los supuestos de vehículo en régimen de renting, leasing o retribución en especie, la acreditación documental de que dicho vehículo no es susceptible de domiciliarse en el municipio de

Madrid, en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, en el supuesto de tratarse de empresas de renting o leasing que tienen el domicilio legal fuera del municipio de Madrid y ello a efectos de no exigir el cumplimiento del requisito de estar de alta en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) y figurar al corriente de pago, que se recoge en el punto 1 del citado artículo 64.

Del mismo modo, se incorpora la acreditación documental para aquellos supuestos en los que el residente dispone de un vehículo en régimen de retribución en especie.

Por último, y de forma urgente, para dar cumplimiento a lo establecido en la Disposición final primera del Decreto 47/2015, de 7 de mayo de la Comunidad de Madrid, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, es necesario incluir en la Ordenanza de Movilidad un nuevo capítulo IV del Título Quinto bajo el título "Tarjetas para el estacionamiento de personas con movilidad reducida.

En cuanto a las repercusiones económicas, las modificaciones propuestas en el presente proyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid no afectan a las aplicaciones presupuestarias de gasto o a las previsiones de ingresos del Presupuesto municipal, sin perjuicio de que con posterioridad, por la Agencia Tributaria se estime que la modificación del artículo 64.3.a) incida en los ingresos municipales, lo que conllevaría modificaciones en la Ordenanza fiscal correspondiente, en cuyo caso se realizarían los trámites formales que fueran pertinentes, pero este supuesto en la Ordenanza de Movilidad no conlleva aumento del gasto público.

Madrid, 19 de enero de 2016.