



Asunto: informe de calidad regulatoria del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018.

1. Antecedentes.

Por la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad se remite a esta dirección general, con fecha 14 de mayo de 2021, el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, acompañado de la preceptiva memoria de análisis de impacto normativo (en adelante MAIN).

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 7.º 1.3 e) del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Coordinación General de la Alcaldía, corresponde a esta dirección general emitir el informe de calidad regulatoria sobre las propuestas de ordenanzas y reglamentos municipales que integrará, en su caso, el informe al que se refiere el apartado 7.º 1.1 e) 7 del citado acuerdo.

2. Contenido del anteproyecto.

El anteproyecto consta de un artículo único que modifica 81 artículos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), suprime el libro IV, añade el artículo 228 e incorpora 5 nuevos títulos. Asimismo, suprime los artículos 246 a 250 y da nueva redacción a diversas disposiciones de la parte final, modificando los anexos I, II, III y IV y añadiendo los anexos V, VI y VII.

De conformidad con la MAIN que acompaña al anteproyecto, su objeto es modificar la OMS para satisfacer las siguientes necesidades:

- Aprobar la normativa necesaria para proteger el derecho a la vida y el derecho a la salud mediante la mejora de la seguridad vial en las vías urbanas.
- Facilitar la consecución de cinco de los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2020 de Desarrollo Sostenible, aprobada por la Asamblea General de Las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático.
- Reforzar la eficacia de la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida.
- Adaptar la normativa municipal a los cambios normativos operados por la normativa comunitaria y estatal en materia de circulación, vehículos y conductores.
- Coordinar el contenido de la OMS con la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica de 25 de febrero de 2011 y con la



recientemente aprobada Ordenanza 4/2001, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

- Responder a los cambios provocados por la continua evolución social, económica, medioambiental, cultural y tecnológica en el ámbito de la movilidad.

A estos objetivos debe añadirse la necesidad de regular de nuevo determinadas partes de la OMS, como consecuencia de las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que anulan parcialmente la ordenanza por motivos formales relacionados con su tramitación, en particular en lo referido a la configuración de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”.

El anteproyecto está incluido en el Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid para 2021, estando prevista su aprobación por la Junta de Gobierno el próximo mes de junio.

De acuerdo con lo previsto en el Acuerdo de 3 de mayo de 2018 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueban las Directrices sobre la Memoria de Análisis de Impacto Normativo y la Evaluación Normativa (en adelante, Directrices MAIN), la MAIN que acompaña al anteproyecto analiza los distintos impactos que se prevé que desplegará la norma.

3. Informe.

Se realizan a continuación una serie de observaciones de carácter formal con el objeto de mejorar la calidad técnica del anteproyecto, sin que afecten a la legalidad del mismo.

3.1. Observaciones a la memoria de análisis de impacto normativo.

3.1.1. Oportunidad.

Dentro del apartado de oportunidad de la MAIN debería incorporarse una referencia a la situación producida como consecuencia de la anulación de parte de la OMS por varias sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y a las medidas previstas en el anteproyecto para hacer frente a las consecuencias derivadas de dicha anulación. En este sentido, se estima que la anulación parcial de la ordenanza vigente constituye un factor relevante en el análisis de oportunidad que ha de realizar la MAIN.

3.1.2. Análisis jurídico.

En el apartado 2.4 de la MAIN, en la enumeración de los objetivos de la norma, se mencionan la regulación de la autorización de pruebas piloto, la previsión de bancos de prueba regulatorios y la adopción de diversos cambios en el régimen sancionador.

Al constituir dichos objetivos novedades sobre la regulación actual, se considera que deberían ser objeto de análisis jurídico, siquiera mínimamente, en este apartado de la MAIN.



3.1.3. Impacto económico.

Se realiza en este apartado una descripción pormenorizada de las diferentes subvenciones estatales, autonómicas y locales para la adquisición de vehículos eléctricos. Esta información se considera relevante, pero no supone en puridad un “*impacto económico*” derivado de la regulación contenida en el anteproyecto.

Se somete a la consideración del órgano promotor de la norma la posibilidad de incorporar esta información en un anexo al final de la MAIN, pero no en el cuerpo de la MAIN, para no provocar la impresión de que el impacto económico del anteproyecto son las subvenciones otorgadas por las diferentes Administraciones públicas, cuando es evidente que no es así.

3.1.4. Evaluación.

a) Apartado de evaluación del resumen ejecutivo.

El modelo de resumen ejecutivo de las Directrices MAIN no tiene un apartado dedicado al órgano encargado de la evaluación, por lo que debería eliminarse. Igualmente, falta en el resumen ejecutivo la casilla de “*Evaluación SI/NO*”.

Conforme a las citadas Directrices, en las casillas de las herramientas de evaluación de objetivos y de impactos, no habría que indicar la relación de todos los indicadores, sino precisar la herramienta que se va a utilizar para cada caso. Esto es, se indicaría que para evaluar el objetivo o el impacto “x”, se utilizarán indicadores o se utilizarán fases e hitos.

b) Definición de objetivos.

En el apartado de evaluación se identifica como objetivo 1 a evaluar: “*Evaluación de mejora de la calidad del aire que permite promover y proteger la salud pública*”. Debería eliminarse en el apartado de evaluación la referencia a “*evaluación de (...)*”, limitándose a enunciar directamente los objetivos a evaluar.

Asimismo, resulta más adecuado utilizar en la definición de los objetivos el infinitivo, por ejemplo “*Mejorar la calidad del aire (...)*” en lugar de “*Mejora de la calidad del aire (...)*”. Por otra parte, en relación con este mismo objetivo, sería conveniente que el objetivo reflejase cómo la nueva regulación conseguirá esa finalidad. En este caso, por la lectura de la MAIN se deduce que lo será mediante la reducción de las partículas contaminantes. Por todo ello se sugiere la siguiente redacción:

“Mejorar la calidad del aire mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión”.

También sería oportuno reformular el tercer objetivo, “*Eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida*” (PMR), mediante el control del uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida (TEPMR)”. Si bien este objetivo es más preciso, porque se



indica cómo se va a conseguir aumentar esa protección (control de las autorizaciones de las tarjetas), puede mejorarse su definición si se formula en los siguientes términos:

“Incrementar la protección de las personas con movilidad reducida mediante el control de uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida”.

c) Formulación de indicadores.

Debe completarse la denominación del primero de los indicadores.

En el apartado “meta” se señala en varios indicadores “*evolución negativa*”, si bien no queda claro cuál es el valor esperado de esta evolución. En este sentido, partiendo de un valor de referencia, por ejemplo el del año 2021, debería señalarse una meta, por ejemplo, reducción de un 10% anual.

Algunos indicadores tienen establecida una periodicidad de “4 años desde la entrada en vigor de la norma”. Una cosa es que la evaluación de la norma se haga a los 4 años de su entrada en vigor, y otra que los indicadores tengan una periodicidad de 4 años. Deberían revisarse estos indicadores para valorar si deben tener una periodicidad anual para poder valorar su evolución, con independencia de que la evaluación de la norma se realice a los 4 años de su entrada en vigor.

Un objetivo puede evaluarse por indicadores, por fases o hitos o mediante la combinación de ambos, según se prevé en los criterios establecidos en el manual anexo a la Guía Metodológica para la elaboración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, aprobada por Acuerdo de 14 de mayo de 2020 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

Según la información contenida en la MAIN los objetivos se evalúan mediante una combinación de indicadores y fases o hitos; no obstante, en algunos casos parece que el indicador y la fase o hito pretenden evaluar el mismo objetivo de la misma forma, por lo que bastaría entonces con utilizar bien el indicador, bien la fase o hito. Por ello, se sugiere la revisión de todos los objetivos en los que se da esta circunstancia para eliminar esta aparente duplicidad.

3.2. Observaciones de técnica normativa.

3.2.1. Consideraciones previas.

Por Acuerdo de 25 de junio de 2020 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid se aprobaron las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid, (en adelante, las Directrices), cuyo objetivo principal es mejorar el lenguaje jurídico de las normas municipales.

La MAIN justifica los motivos de haber elaborado una ordenanza modificativa en lugar de una nueva ordenanza. Partiendo de esta decisión, debe tenerse en cuenta que las disposiciones modificativas, al integrarse en el texto de la disposición preexistente, deberán respetar su estructura y terminología, conforme lo dispuesto en



el apartado 5.º 1.5 de las Directrices, lo que abarca también las cuestiones relativas a la composición y división del articulado.

Por tal motivo, el anteproyecto no ha podido dar un cumplimiento completo a los criterios de las Directrices, al tener que integrarse en el texto vigente de la OMS, que no fue elaborada conforme a las citadas Directrices. Asimismo, la necesidad de respetar la numeración de la ordenanza preexistente hace que deba recurrirse en numerosas ocasiones a artículos excesivamente largos (por ejemplo, 23, 24, 35, 38, 48, 49, 52, 231, 236, 242, 244 o 245).

Partiendo de las limitaciones descritas, se formulan las siguientes observaciones de técnica normativa.

3.2.2. Criterios lingüísticos generales.

Según el apartado 1º 2.5 de las Directrices, la utilización de siglas puede justificarse dentro del texto para evitar formulaciones largas y repeticiones. Cuando aparezcan por primera vez en la parte expositiva o en la parte dispositiva, deberán incluirse entre paréntesis, precedidas de la expresión “*en adelante*”.

No obstante, esta regla solo ha de utilizarse la primera vez que aparece la abreviatura en el texto y no las siguientes. Por ejemplo, en el artículo 16 a) se hace referencia al “*Área de estacionamiento regulado (en adelante, AER)*” y en el artículo 49.2 “(…) *Área de Estacionamiento Regulado (en adelante AER)*”.

En el mismo sentido, no es conveniente utilizar paréntesis para realizar aclaraciones, si estas han de realizarse deberían formar parte del texto del articulado. Pueden encontrarse ejemplos de este uso de los paréntesis en los artículos 177.3 d), 199.2 y 6 y en los puntos 1 b) 1º, 6 a), 8 c), 12 b) y 13 del apartado primero del anexo II, entre otros. Se sugiere una revisión general del texto en este sentido.

En otras ocasiones se prescinde del uso de siglas, pese a que las mismas han sido utilizadas con anterioridad en el texto, por ejemplo, la Ley de Tráfico citada en el preámbulo, se cita por primera vez con siglas en la parte dispositiva con la expresión “*en adelante, LTSV*” en el artículo 6.4, pero se cita directamente con siglas en los apartados 1 y 2 del mismo artículo 6 y sin siglas en la disposición final primera.

Otro ejemplo es “*personas con movilidad reducida*”, se acompaña de la expresión “*en adelante, PMR*”, en el preámbulo, mientras que en el artículo 170.2 se cita “*personas con movilidad reducida (PMR)*”, al igual que en el artículo 175 y posteriormente se escribe completa en todo el texto; en iguales términos, IVTM en el artículo 15.1 c) y en el apartado 2 a) de la disposición transitoria primera. Se sugiere una revisión general del texto en este sentido.



3.2.3. Remisiones y citas.

a) Reproducción de preceptos en normas.

El apartado 4.º 2.2 de las Directrices indica que la reproducción de preceptos en normas y actos solo es admisible cuando resulte indispensable para su adecuada comprensión y estructuración. En estos casos, se exige la reproducción literal y entrecomillada del precepto, precedida de expresiones como, por ejemplo, «de acuerdo con», «de conformidad con» o similares, incluyendo una referencia expresa a los preceptos de la norma o acto que son objeto de reproducción.

Se recomienda aplicar esta regla en la cita que el artículo 175 realiza del Anexo II.A del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, para definir los vehículos de movilidad personal, toda vez que se observa que se han variado algunas palabras respecto de la redacción del citado real decreto.

b) Criterios generales de realización de citas.

El apartado 4.º 2.3 de las Directrices indica que, si la cita se refiere a un precepto de una norma o acto que se menciona con sus siglas, deberá omitirse tanto la preposición «de» como el artículo determinado que corresponda.

En este sentido, se observa que el preámbulo utiliza la expresión “*artículo 10 de la OMS*” o en el artículo 6 se indica “*artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV*” cuando debiera indicarse “*artículo 10 OMS*” y “*artículos 7 b), 7 g) y 18 LTSV*”. La regla se no se cumple en muchas otras citas a lo largo del texto, por lo que se sugiere realizar una revisión general en este sentido.

El citado apartado de las Directrices indica también que se deberá utilizar la cita corta y decreciente, respetando la forma y el orden en que esté numerado el precepto. La cita no se realiza de esta forma, por ejemplo, en el artículo 60.7 se indica “*(...) en ninguna de las categorías indicadas en los apartados 3 y 5 del artículo 59 (...)*” cuando debiera indicarse “*(...) en ninguna de las categorías indicadas en el artículo 59.3 y 5 (...)*”. También en el artículo 232.2 y en la disposición transitoria tercera apartados 1 c) y 2, entre otros muchos. Se sugiere una revisión general del texto en este sentido.

Finalmente, conforme a los criterios de realización de citas contenidos en las Directrices, no deben incluirse puntos en las citas de los artículos que contienen letras u ordinales. Por ejemplo, en el artículo 21.3 a) se indica “*conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015*” cuando debiera indicarse “*conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y b) del Decreto 47/2015*” o en el apartado 18 a) del anexo III se indica “*(...) en los términos establecidos los artículos 21.3 y 23.3.e).15.º (...)*” cuando debiera indicarse “*(...) en los términos establecidos en los artículos 21.3 y 23.3 e) 15.º (...)*”. También en los artículos 17.5, 22.7, 24.3 c), 23.3 d) 5º, 28.1 c), 56.5, 212.1 y 3, 228.1, entre otros muchos. Se sugiere una revisión general del texto en este sentido.



c) Cita de una serie de preceptos.

El apartado 4.º 2.4 de las Directrices indica que si la cita se refiere a una serie de preceptos correlativos, deberá quedar claro cuál es el primero y cuál el último de los citados, mediante el uso de expresiones como, por ejemplo, «ambos inclusive».

A lo largo del texto se aprecian diversas citas a una serie de artículos, por ejemplo, en el artículo 15.1 c) 2º se indica “*Ordenaciones permanentes de tráfico y requisitos medioambientales de circulación de los artículos 21 a 24, 195, las disposiciones transitorias primera a tercera y los anexos III a V.*” cuando debiera indicarse “*Ordenaciones permanentes de tráfico y requisitos medioambientales de circulación de los artículos 21 a 24 ambos inclusive, 195, las disposiciones transitorias primera a tercera ambas inclusive y los anexos III a V ambos inclusive.*”. También en el artículo 6.1 o en los puntos 2 a), 10 a) y 17 b) del anexo III, entre otros muchos. Se sugiere una revisión general del texto en este sentido.

d) Economía de cita.

El apartado 4.º 2.5 de las Directrices indica que, en caso de citarse un precepto de la misma norma o acto, no deberán utilizarse expresiones como, por ejemplo, “*de la presente ordenanza*”, excepto cuando se citen conjuntamente preceptos de la misma norma o acto y de otro diferente. Las mismas reglas serán aplicables cuando la cita se refiera a una parte del precepto en la que aquella se produce.

A lo largo del texto se aprecian diversas citas que contienen el artículo en que las mismas se producen, por ejemplo, en el artículo 179.3 se indica “*3. Los VMP regulados en los apartados 1 y 2 del artículo 179 (...)*”, cuando debiera indicarse “*3. Los VMP regulados en los apartados 1 y 2 (...)*”. También en los artículos 245.2, 3 y 4, 230.1 y 2, 244.4, 6 y 7 o en los anexos (mediante la indicación “*de este anexo III*” o similares) entre otros muchos. Se sugiere una revisión general del texto en este sentido.

3.2.4. Denominación y estructura.

Con carácter general, se recomienda una revisión completa del anteproyecto para ajustarlo a las reglas de composición del articulado previstas en los apartados 2º 6.8 y 6.9 y 5º 1.11 de las Directrices, en lo que se refiere a la inexistencia de sangrías en las subdivisiones de apartados y en las enumeraciones, así como a la correcta composición del texto de regulación.

a) Preámbulo.

No resulta adecuada la inclusión en el preámbulo de esta frase: “*(...) El proceso de audiencia y participación activa de la ciudadanía en la elaboración de esta ordenanza se expone detalladamente en la MAIN.*” De conformidad con las Directrices, el preámbulo no debe hacer referencia a la MAIN y su contenido.



b) Título y contenido de los artículos.

Conforme el apartado 2º 6.4 de las Directrices, los artículos deberán llevar un título que indique el contenido o la materia a la que se refieren, pero el mismo título no debe repetirse en distintos artículos de una norma. Se observa que se repite el título en algunos artículos (por ejemplo, en los artículos 99 y 103). Se sugiere una revisión general del texto en este sentido.

c) Enumeraciones.

El apartado 2º 6.9 e) de las Directrices, establece los criterios sobre las enumeraciones que se realicen en un artículo. Con carácter general, la ordenanza preexistente contiene enumeraciones que no respetan tales criterios y sus ítems no concuerdan gramaticalmente. No obstante, se identifican algunos supuestos en el anteproyecto en los que sugiere adoptar el criterio correctamente.

En las enumeraciones del nuevo artículo 15.1 c), que se introducen con la expresión *“para controlar el cumplimiento de la normativa de”*, en el ordinal 9º resulta innecesaria la referencia a las *“normas legales y reglamentarias”* por lo que la redacción del ordinal 9º debería ser: *“Tráfico, circulación, seguridad vial y transporte urbano de competencia municipal”*.

De igual forma, en el artículo 35.5, las letras no concuerdan gramaticalmente entre sí, se sugiere comenzar todas las letras con las expresiones *“Vehículos de (...)”* o *“Vehículos”*. Tampoco concuerdan los ítems en los artículos 172.2 c), 201.3 d), 236.2 a), j) y f) y 237.2 g).

Finalmente, el artículo 52 se redacta como si se tratase de una enumeración, cuando el contenido se refiere a la autorización de estacionamiento y los términos a que se sujeta. Idéntica observación de no ser una enumeración se realiza en el artículo 239.3. No siendo enumeraciones, se propone una regulación mediante apartados.

3.2.5. Parte final.

a) Disposición adicional quinta de la ordenanza vigente.

El anteproyecto da nueva redacción al artículo 177, que pasa a dividirse en cuatro apartados (frente a la redacción actual, que se divide en las letras A hasta la F). No obstante, la disposición adicional quinta de la ordenanza vigente sigue citando el *“apartado B del artículo 177”*.

Por tanto, convendría modificar la disposición adicional quinta para realizar correctamente la referencia al artículo 177.

b) Disposición final segunda. Interpretación y desarrollo de la ordenanza.

Se sugiere incorporar al final de la letra b) la expresión *“que no podrán tener carácter normativo”*, para aclarar la naturaleza no reglamentaria de tales desarrollos.



c) Disposición final tercera. *Publicación, entrada en vigor y comunicación.*

Conforme al apartado 2.º 7.8 de las Directrices, las referencias que se contengan a los boletines oficiales en las disposiciones finales relativas a la entrada en vigor deben realizarse entre comillas. En cuanto a la regla especial de entrada en vigor que se contiene en la letra b) de esta disposición final, se considera más correcto que la referencia se realice a los distintos apartados del artículo único de la ordenanza modificativa y en un apartado 2 diferenciado. Por todo ello se propone la siguiente redacción:

“2. No obstante, el artículo único apartado nueve, en lo relativo a la modificación del artículo 23.3 d) 3º, apartado diez y apartado ochenta y cuarto, en lo relativo a la modificación de los artículos 229.2 y 230.2, entrará en vigor a los tres meses contados desde el día siguiente al de su publicación oficial.”

4. Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencial.

4.1. Apartado uno¹. Artículo 6. *Obligaciones y prohibiciones de tráfico para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.*

En el artículo 6.4 debería añadirse antes de la palabra “*constituye*” la expresión “*previstas en esta ordenanza*”, ya que el apartado se refiere tanto a las infracciones de la propia ordenanza como a las infracciones del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

4.2. Apartado veintiuno. Artículo 41. *Autobuses.*

El artículo 41 realiza una atribución de la competencia para autorizar otras paradas al director general competente en materia de transportes. Se considera que la ordenanza no ha de predeterminar el órgano que ejercerá esta competencia, por lo que debe hacerse referencia a su titular originario, la Junta de Gobierno, con independencia de que posteriormente los acuerdos de organización y competencias de la Junta de Gobierno puedan efectuar la delegación correspondiente.

4.3. Apartado veinticuatro. Artículo 49. *Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía.*

El segundo párrafo del apartado 1, establece cómo deberá ser la regulación de la ordenanza fiscal reguladora de una tasa. En caso de que se pretenda incorporar un mandato para la producción de normas (en este caso la citada ordenanza fiscal), su ubicación adecuada sería en una disposición final, no en el articulado de la norma. Idéntica observación se realiza respecto del artículo 55.5.

El apartado 7 atribuye al titular del área de gobierno competente en materia de SER la posible suspensión del servicio. Nuevamente, se considera que la ordenanza no ha de predeterminar el órgano que ejercerá esta competencia, por lo que debe hacerse referencia al titular originario de la misma, la Junta de Gobierno, con

¹ Para facilitar la localización de las observaciones, se hace referencia a los distintos apartados del artículo único del anteproyecto, así como al artículo que modifican.



independencia de que posteriormente los acuerdos de organización y competencias de la Junta de Gobierno puedan efectuar la delegación correspondiente.

4.4. Apartado veinticinco. Artículo 50. Categorías de uso.

El apartado 3 señala que la solicitud *“podrá realizarse mediante declaración responsable”*, debiendo sustituirse la fórmula potestativa por la obligatoria *“deberá”*, dado que no se prevé en el articulado ningún otro modo de incorporarse a los colectivos cualificados que se describen en este apartado.

Además, dado que se trata de una declaración responsable conforme al artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC), no debe utilizarse la expresión *“solicitud”* sino indicar que *“Para formar parte de este colectivo deberá presentarse una declaración responsable (...)”*.

4.5. Apartado veintiséis. Artículo 52. Autorización de estacionamiento.

Se sugiere sustituir el término *“expediente”* por *“procedimiento”* en el apartado 4, al resultar más preciso legalmente.

Por último, el apartado 5 no contiene ninguna regulación, sino un mandato al Ayuntamiento de Madrid. Por tal motivo, podría incorporarse como una disposición adicional, al contener un mandato no dirigido a la producción de normas jurídicas, según indica el apartado 2º 7 c) de las Directrices.

4.6. Apartado veintiocho. Artículo 55. Ámbitos diferenciados.

Debería sustituirse en el apartado 2 *“acto”* por *“acuerdo de la Junta de Gobierno”*.

4.7. Apartado treinta y cinco. Artículo 60. Régimen de establecimiento y utilización.

Los informes vinculantes tienen carácter excepcional en la normativa administrativa, ya que implican suplantar la decisión del órgano competente por la del órgano informante. En este caso, se considera que dadas las características del informe previsto en el apartado 7, no debiera condicionarse la decisión del órgano en cada caso competente para autorizar las reservas, por lo que bastaría con indicar que se trata de un informe previo y preceptivo.

4.8. Apartado sesenta y tres. Artículo 177. Circulación de Vehículos de Movilidad Personal.

En el apartado 1 d) debería modificarse la redacción a partir de *“en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal (...)”*. Razones de seguridad jurídica aconsejan no establecer un límite de velocidad según días u horarios si no se explicitan con claridad cuáles son tales días y horarios.



Finalmente, en el apartado 4 se emplea la expresión “casco homologado o certificado” (así como en los artículos 167.2, 172.2 a), 176.6, 179, 235.1 j) y disposición adicional quinta). Sin embargo, se sugiere emplear en todos los artículos uno de los dos términos, al no ser sinónimos los términos homologado y certificado.

4.9. Apartado sesenta y cinco. Artículo 179. Uso para actividades económicas.

En la letra d) del apartado 1, debería aclararse si la autorización que se regula es para realizar un itinerario concreto un número ilimitado de veces, o si cada vez que se realice dicho itinerario ha de concederse tal autorización.

Por otra parte, el apartado 1 d) 4º exige para la concesión de la autorización, entre otros requisitos, una “*declaración responsable comprometiéndose a no permitir el uso de los VMP a quienes tengan tasas de alcohol superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico o presencia de drogas en el organismo*”. Se considera que este requisito, tal y como está configurado, es de difícil cumplimiento, puesto que los titulares de esta actividad carecen de potestad para someter a los usuarios a pruebas de detección de alcohol o drogas. Por otra parte, se sugiere sustituir la expresión “*declaración responsable*” por “*declaración*”, ya que en este caso no se trata de una declaración responsable de las previstas en el artículo 69 LPAC. Por todo ello, se sugiere la siguiente redacción:

“Declaración comprometiéndose a no permitir el uso de VMP a personas con signos de embriaguez o de consumo de sustancias psicotrópicas”.

El apartado 3 remite a la “*ordenanza municipal reguladora de la materia*”. Debe entenderse que se refiere al artículo 2.2 de la Ordenanza Reguladora de la Publicidad Exterior, de 30 de enero de 2009. Por ello, a efectos de concretar la referencia legal, se sugiere la siguiente redacción:

“La publicidad de los VMP regulados en los apartados 1 y 2 se registrará por lo previsto en la ordenanza en materia de publicidad exterior”.

4.10. Apartado setenta y dos. Artículo 192. Requisitos para circulación y estacionamiento.

En el apartado 1 b) se alude a “*los requisitos establecidos para su comercialización y puesta en servicio conforme a lo previsto en el Real Decreto 229/2014, de 9 de mayo*”. El Real Decreto citado no es correcto, toda vez que su denominación oficial es “*Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre*”.

4.11. Apartado ochenta y tres. Artículo 228. Multas coercitivas.

En el apartado 1 se hace referencia al “*acuerdo que declare la caducidad o revocación*”. Se considera más adecuado indicar “*resolución que declare la caducidad*”.



o *revocación*”, ya que acuerdo hace referencia usualmente al acto adoptado por un órgano de carácter colegiado, cuando este acto pudiera también adoptarse por órganos unipersonales.

Finalmente, el apartado 3 no se ajusta a lo establecido en el artículo 52.2 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM). Lo que debería indicarse tras establecer el importe máximo de la multa coercitiva es que:

“La Junta de Gobierno u órgano en que delegue, podrá actualizar anualmente dicho importe conforme a la evolución anual del Índice de Precios al Consumo.”

4.12. Apartado ochenta y cinco. Artículo 231. Planes de Movilidad de eventos de afluencia masiva de personas.

La ordenanza municipal no es el instrumento legalmente adecuado para realizar atribuciones competenciales a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Por ello, se sugiere indicar en el apartado 5 g) “(...) y, en su caso, se comunicarán a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado”.

4.13. Apartado ochenta y seis. Artículo 233. Innovación, desarrollo tecnológico y pruebas técnicas para una movilidad segura, sostenible y comunicada.

En el último párrafo del apartado primero, se indica que las “*solicitudes de innovación se dirigirán al órgano municipal competente en materia de innovación y emprendimiento*”. Parece que estas “*solicitudes de innovación*” se refieren a la realización de las pruebas, ensayos de investigación y experiencias piloto que se someten a autorización municipal en los siguientes apartados del mismo artículo. Por ello, se considera que esta referencia a la presentación de la solicitud y al órgano competente para tramitarla debería incluirse mejor en el apartado 2, tras su párrafo segundo.

En el apartado 4 se mencionan “*las autorizaciones previstas en esta disposición*” cuando debería indicarse “*las autorizaciones previstas en este artículo*”.

4.14. Apartado ochenta y nueve. Artículo 235. Inmovilización.

En el apartado 1 h) debería sustituirse la palabra “*reglamentario*” por la referencia a la norma que determine el alumbrado que ha de disponer el vehículo.

4.15. Apartado ochenta y nueve. Artículo 242. Garantías técnicas y procedimentales.

En el apartado 6 se sugiere valorar la posibilidad de incluir otros modos de comunicación, dado que el alta en la Dirección Electrónica Vial es voluntaria para las personas físicas y el Ayuntamiento de Madrid utiliza en la actualidad otros sistemas distintos de notificación electrónica.



4.16. Apartado noventa. Título II del libro IV. Régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal.

Este título segundo se integra por tan solo 3 artículos, dos de los cuales (244 y 245) son de gran extensión. Por tal motivo y para facilitar la mejor comprensión del texto, se recomienda su división, dedicando artículos diferenciados a la tipificación de las infracciones, a la tipificación de las sanciones, a sus criterios de graduación y a las consecuencias legales de las infracciones.

4.17. Apartado noventa. Artículo 244. *Infracciones y sanciones en materia de convivencia en el espacio público municipal.*

El apartado 1 es contenido propio de la MAIN, mientras que el apartado 2 parece innecesario, al no tipificar ninguna infracción, ya que la tipificación se contiene en los apartados 3, 4 y 5.

La redacción debería realizarse en los siguientes términos: “*Son infracciones muy graves / graves / leves las siguientes: (...)*”, incluyendo la redacción del apartado 2 en alguna de las infracciones muy graves, graves o leves.

En este sentido, no es necesario encabezar los apartados 3, 4, 5 y 6 con la referencia al artículo del título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local que habilita para su tipificación. Si se considera adecuado dar una explicación acerca de dicha habilitación legal, ha de realizarse en la MAIN, y no en la parte dispositiva de la norma.

Por otro lado, se sugiere revisar la tipificación del apartado 3 c), al poder resultar excesivamente genérica. En el apartado 4 parece repetirse la tipificación en relación con el estacionamiento de las bicicletas municipales en las letras h) e i), por lo que se sugiere su revisión, con el objeto de identificar de forma más precisa cada conducta infractora.

De igual forma, son innecesarias las expresiones “*cuando no fuera constitutiva de delito*” del mismo apartado 3, así como “*salvo que sea constitutiva de responsabilidad penal del delito de falsificación de documento público y documento oficial tipificado en el artículo 392 del Código Penal*” del apartado 4.

En este sentido, resulta obvio que la ordenanza únicamente puede tipificar infracciones. Las conductas constitutivas de delito quedan fuera de la misma y no deben incluirse en el tipo infractor, dado que la Administración municipal y sus empleados públicos que han de aplicar la norma, carecen de capacidad para decidir cuando una conducta es constitutiva o no de un presunto delito, al ser esta actividad propia de la función jurisdiccional. Esta observación se hace extensiva a los artículos o apartados que hagan referencias al “*delito*”.



4.18. Apartado noventa. Artículo 245. *Infracciones y sanciones en materia de protección del patrimonio municipal y del aprovechamiento especial del dominio público local.*

Nuevamente el apartado 1 es contenido propio de la MAIN, resultando innecesario, al no tipificar ninguna infracción, ya que la tipificación se contiene en los apartados 2, 3 y 4.

A su vez, en el apartado 2, las referencias al artículo 245.1 deben eliminarse e incluir en el propio apartado 2 (que es el que efectúa la tipificación) los elementos cuyo daño ocasiona la infracción.

Se reiteran las observaciones realizadas en el artículo 244 en cuanto a la forma de encabezar los distintos apartados, así como en relación al uso de la palabra “delito”.

4.19. Apartado noventa y tres. Disposición adicional tercera. *Protección de datos de carácter personal.*

No se considera necesaria la inclusión de esta disposición adicional. De conformidad con el apartado 2º 7.2 de las Directrices deberá utilizarse un criterio restrictivo en la elaboración de la parte final, incluyendo únicamente los preceptos que respondan a los criterios que la definen.

En este sentido, el objeto de las normas municipales es el de regular aquellas cuestiones para las que el Ayuntamiento dispone de título competencial, e incorporar aquellas normas o reglas que realmente supongan una innovación del ordenamiento jurídico, debiendo evitar todas aquellas referencias a la “*normativa aplicable*” que resultan innecesarias por limitarse a declarar la aplicación de normas estatales o autonómicas, que ya se aplican sin necesidad de que ninguna disposición adicional así lo establezca, como es la normativa de protección de datos de carácter personal.

4.20. Apartado noventa y seis. Disposición transitoria tercera. *Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP “Madrid Central”.*

En el apartado 3 se cita el “*apartado 1.c*”, entendiéndose que se refiere al apartado 1 c) de la misma disposición. No obstante, este apartado 1 c) se refiere únicamente a vehículos categoría “A”, mientras que el apartado 3 de la disposición también regula los vehículos con clasificación ambiental “B”, por lo que debería aclararse el significado de la expresión “*en los mismos casos referidos en el apartado 1.c, en los siguientes términos*”.

4.21. Apartado cien. Disposición final segunda. *Interpretación y desarrollo de la ordenanza.*

Se sugiere incorporar al final de la letra b) la expresión “*que no podrán tener carácter normativo*”, para aclarar la naturaleza no reglamentaria de tales desarrollos.



4.22. Apartado ciento uno. Disposición final tercera. *Publicación, entrada en vigor y comunicación.*

Se considera innecesario incorporar una disposición de entrada en vigor para una norma que ya entró en vigor conforme al artículo 48.3 e) LCREM, por lo que se sugiere su eliminación.

4.23. Apartados ciento tres, ciento cuatro y ciento cinco. Anexos II, III y IV.

La ordenanza no debería predeterminar el tipo de oficina de atención a la ciudadanía en la que presentar la documentación, ni su denominación, por ser cuestiones que deben quedar a la decisión del órgano competente en esta materia. Por todo ello, deberían modificarse las redacciones del tipo:

“Las personas empadronadas en el Distrito Centro deberán aportar, a través de la sede electrónica <https://sede.madrid.es>, o presencialmente en alguna OAC o en la Oficina Especializada de Atención a la Ciudadanía de “MC” (en adelante OEAC de MC) de acuerdo con la distribución de funciones entre las mismas vigente en cada momento”.

Por otra parte, de conformidad con el artículo 28.2 LPAC, no es necesario el consentimiento expreso para acceder a la Plataforma de Intermediación de Datos o a bases de datos de otras Administraciones públicas, por lo tanto, deberían modificarse en los anexos las redacciones en las que se indica:

“podrá autorizar expresamente, en su solicitud de alta en el (...), la consulta por el Ayuntamiento de Madrid (...).”

Finalmente, deberían suprimirse las referencias a “*compromisos de calidad de dar respuesta*”, para establecer, en su caso, el plazo de resolución del procedimiento de que se trate.

4.24. Apartado ciento cuatro. Anexo III.

En el apartado 22 de este anexo III se establece expresamente la aplicación de la LPAC para la tramitación de permisos extraordinarios de acceso. Esta previsión resulta innecesaria, ya que en los restantes permisos también se aplica, por lo que se sugiere su supresión.

Igualmente innecesario, por ser de aplicación la citada ley, es citar el deber de las personas jurídicas de relacionarse con medios electrónicos previsto en el apartado 23 *in fine*, puesto que las personas jurídicas ya tienen la obligación legal de utilizar medios electrónicos según el artículo 14.2 LPAC.



4.25. Apartado ciento ocho. Anexo VII.

Debe incluirse la documentación gráfica correspondiente a este anexo.

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL DE ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO

Ignacio Molina Florido