

204/2018/463

RR

Por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad se solicita la emisión de informe preceptivo del **BORRADOR DEL PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**.

I. Competencia para emitir el informe.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 28 de la Ley 22/2006 de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, 57.1.A) del Reglamento Orgánico del Gobierno y de la Administración del Ayuntamiento de Madrid de 31 de mayo de 2004 (ROGA) corresponde a la Asesoría Jurídica informar con carácter previo y preceptivo los proyectos de Ordenanzas.

II. Tramitación de la Ordenanza.

A) Régimen jurídico de tramitación de las Ordenanzas

Tanto las Ordenanzas como los Reglamentos son el resultado del ejercicio de la potestad normativa de las Entidades Locales y pueden definirse ambos como normas generales obligatorias, establecidas por las Entidades Locales en el marco de su competencia y en relación con los intereses públicos que les están encomendados. Por ello, hay que tener presente lo dispuesto en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de Octubre, de Procedimiento Administrativo Común (en adelante LPAC) que lleva por título “De la iniciativa legislativa y de la potestad para dictar reglamentos y otras disposiciones” (artículos 127 a 133).

El artículo 128.1 de la LPAC dispone lo siguiente: “El ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde al Gobierno de la Nación, a los órganos de Gobierno de las Comunidades Autónomas, de conformidad con lo establecido en sus respectivos Estatutos, y a los órganos de gobierno locales, de acuerdo con lo previsto en la Constitución, los Estatutos de Autonomía y la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.”

El artículo 3 de la Carta Europea de Autonomía Local, hecha en Estrasburgo el 15 de octubre de 1985, entiende por autonomía local “el derecho y la capacidad efectiva de las Entidades Locales de ordenar y gestionar una parte importante de los asuntos públicos, en el marco de la Ley, bajo su propia responsabilidad y en beneficio de sus habitantes.”

Esta doble dimensión normativa y de gestión de intereses, hace que sea imprescindible el reconocimiento de la potestad reglamentaria a las Corporaciones Locales tal y como hace el artículo 4.1 a) de la Ley de Bases de Régimen Local 7/1985 de 2 de abril (en adelante LBRL) que dispone lo siguiente: “En su calidad de Administraciones públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias, corresponden en todo caso a los municipios, las provincias y las islas: a) Las potestades reglamentaria y de autoorganización.”

Existe un procedimiento general de aprobación de las Ordenanzas previsto en el artículo 49 LBRL, sobre el cual y en función de la actividad a regular pueden introducirse especificaciones procedimentales. El mencionado artículo dispone lo siguiente: “La aprobación de las Ordenanzas locales se ajustará al siguiente procedimiento:

- a) Aprobación inicial por el Pleno.
- b) Información pública y audiencia a los interesados por el plazo mínimo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias.
- c) Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y aprobación definitiva por el Pleno.

En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.”

Este precepto se entiende completado por el artículo 70.2 LBRL que en cuanto a la entrada en vigor de las Ordenanzas establece lo siguiente: “Los acuerdos que adopten las corporaciones locales se publican o notifican en la forma prevista por la Ley. Las Ordenanzas, incluidos el articulado de las normas de los planes urbanísticos, así como los acuerdos correspondientes a éstos cuya aprobación definitiva sea competencia de los entes locales, se publicarán en el "Boletín Oficial" de la Provincia y no entrarán en vigor hasta que se haya publicado completamente su texto y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 salvo los presupuestos y las Ordenanzas fiscales que se publican y entran en vigor en los términos establecidos en la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales. Las Administraciones públicas con competencias urbanísticas deberán tener, a disposición de los ciudadanos que lo soliciten, copias completas del planeamiento vigente en su ámbito territorial.” Por lo tanto, la regla general para la entrada en vigor de las normas locales es que ésta requiere de la concurrencia de dos elementos, por un lado, la publicación íntegra de su texto en el boletín oficial de la provincia y, por otro, el transcurso del plazo de 15 días desde la recepción de la copia de la norma por la

Administración del Estado o de la Comunidad Autónoma correspondiente. Se trata del plazo señalado para que estas Administraciones requieran la anulación de la norma, conforme al procedimiento establecido en el artículo 65 LBRL, si entendieran que ésta infringe el ordenamiento jurídico.

En el caso de la Villa de Madrid, recordemos que es de aplicación en primer término la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante LCREM) que en su artículo 1 dispone: “1. La presente Ley regula el régimen especial de la Villa de Madrid así como las peculiaridades del mismo en cuanto capital del Estado y sede de las instituciones generales, sin perjuicio de las competencias de la Comunidad de Madrid.

2. En las materias no reguladas en la presente Ley, será de aplicación a la ciudad de Madrid:

a) Lo dispuesto en la legislación estatal básica en materia de gobierno y administración local, y, en su caso, en la legislación autonómica de desarrollo.

b) La restante legislación del Estado y de la Comunidad de Madrid, en función de la distribución constitucional y estatutaria de competencias.”

En cuanto a la competencia en materia normativa, el artículo 17.1 LCREM atribuye a la Junta de Gobierno: “a) La aprobación de los proyectos de Ordenanzas, de reglamentos, incluidos los orgánicos, con excepción de las normas reguladoras del Pleno y sus Comisiones, y de los proyectos de los estatutos de los Organismos autónomos, Entidades públicas empresariales, sociedades mercantiles y Fundaciones.” Dicha competencia no puede ser delegada o desconcentrada, al amparo de lo previsto en el apartado 2º del artículo 17.

Además, hay que tener presente que en cuanto a la competencia para la aprobación de las Ordenanzas, corresponde al Pleno, en base a lo regulado en el apartado d) del artículo 11.1 LCREM: “La aprobación y modificación de las Ordenanzas y reglamentos municipales”. Dicha competencia sí podrá ser objeto de delegación en sus Comisiones, tal y como dispone el apartado 2º del artículo 11.

El Título IV de la LCREM “Régimen Jurídico y Procedimiento” se ocupa de regular en su artículo 48 el procedimiento de aprobación de las normas de competencia del Pleno, estableciendo lo siguiente:

“1. La elaboración y aprobación de las Ordenanzas y reglamentos y de los estatutos de los Organismos autónomos y Entidades públicas empresariales, con

excepción del Planeamiento urbanístico que se registrará por su normativa específica, se ajustará al procedimiento establecido en el presente artículo.

2. La iniciativa para la aprobación de las normas de competencia del Pleno corresponde a:

- a) La Junta de Gobierno, mediante remisión del correspondiente proyecto.
- b) Los Grupos políticos y los Concejales.
- c) Un número de ciudadanos igual o superior al 10 por 100 de los vecinos de la ciudad, de conformidad con lo establecido en la normativa básica aplicable.

Se excluye de la iniciativa ciudadana en todo caso la materia tributaria local.

3. En el caso de los proyectos, se aplicará el procedimiento siguiente:

a) La Junta de Gobierno aprobará el proyecto inicial, y lo someterá al trámite de alegaciones si afecta a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos, durante un plazo no inferior a treinta días naturales.

b) Examinadas las alegaciones, el proyecto definitivo será aprobado por la Junta de Gobierno y remitido al Pleno, para su tramitación conforme a lo dispuesto por su Reglamento Orgánico. En la remisión, el proyecto irá acompañado de todas las alegaciones recibidas y de la memoria que recoja su valoración.

c) La Comisión competente dictaminará el proyecto.

d) El Pleno, en acto único, aprobará la norma.

e) La norma aprobada por el Pleno se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y entrará en vigor al día siguiente de su publicación, salvo que la propia norma disponga otra cosa, todo ello sin perjuicio de su publicación en el Boletín de la Ciudad de Madrid.

f) Sin perjuicio de lo anterior, la aprobación de la norma se comunicará a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

4. En el caso de las proposiciones de los Grupos políticos y de los Concejales, se observará el procedimiento establecido en el apartado anterior, con las siguientes especialidades:

a) La proposición, acompañada de una memoria suscrita por su autor, se remitirá a la Comisión correspondiente, para su dictamen.

b) Una vez dictaminada por la Comisión, si la proposición afecta a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos se someterá al trámite de alegaciones durante un plazo no inferior a treinta días naturales.

c) La Comisión competente propondrá al Pleno la resolución de las alegaciones presentadas y la aprobación en acto único de la norma resultante.

5. La presentación de enmiendas por parte de los Concejales, así como su tramitación en Comisión y Pleno, se ajustará a lo que disponga el Reglamento Orgánico del Pleno.

6. Toda proposición o enmienda que suponga aumento de los créditos o disminución de los ingresos presupuestarios del ejercicio económico en curso requerirá la conformidad de la Junta de Gobierno para su tramitación.”

Dicho artículo 48 debe entenderse completado por lo dispuesto en el Título VII del Reglamento Orgánico del Pleno, de 31 de mayo de 2004, que en su artículo 102 establece lo siguiente: “El presente título se aplicará al procedimiento de elaboración de Ordenanzas, reglamentos y demás disposiciones de carácter general, así como a sus modificaciones, salvo lo previsto en este mismo título respecto de la tramitación y aprobación de los presupuestos.”

B) Tramitación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible

La redacción y tramitación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible está recogida en el apartado 6 del Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid, aprobado por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de 30 de Noviembre de 2017. Con ello se da cumplimiento a la obligación prevista en el artículo 132 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común (en adelante LPAC).

La elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad fue sometida a consulta pública previa durante un plazo de 30 días naturales mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 9 de febrero de 2017, dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo de Economía Sostenible en relación con los artículos 129.5 y 133 de la LPAC y las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales aprobadas mediante

Acuerdo de la Junta de Gobierno de 20 de octubre de 2016. La Ordenanza se sometió a consulta pública del 10 de febrero al 15 de marzo de 2017.

Sin perjuicio de la consulta pública previa y al amparo de lo previsto el artículo 133.2 LPAP, se llevaron a cabo 17 reuniones con asociaciones de ciudadanos, grupos de interés y otras Administraciones Públicas. Además, se llevaron a cabo las correspondientes reuniones técnicas y, una vez finalizadas, entre octubre del 2017 y enero del 2018 se redactó el borrador de la Ordenanza.

Las líneas básicas del borrador de la Ordenanza fueron presentadas públicamente en el acto celebrado el 9 de febrero de 2018 ante los medios de comunicación, los grupos políticos municipales y representantes de todas las asociaciones, colectivos y grupos especialmente afectados.

Mediante NSI de 14 de febrero de 2018 el Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación remite el Borrador de Ordenanza y solicita al Secretario general Técnico de Medio Ambiente y Movilidad el inicio de la tramitación administrativa que, a su vez, remite ese mismo día el texto a todas las Secretarías Generales Técnicas para que dentro del plazo de 10 hábiles formule las observaciones que consideren oportunas y las remitan con fecha límite 28 de febrero de 2018.

El Ayuntamiento de Madrid abrió un nuevo trámite de participación ciudadana a través del portal web municipal entre los días 9 y 23 de febrero del 2018, así como un nuevo trámite de audiencia a los colectivos más directamente afectados mediante 7 reuniones con asociaciones de ciudadanos y grupos de interés condicionada a que éstos estuvieran inscritos en el Registro de Asociaciones o en el Registro de Lobbies.

Por parte de esta Asesoría Jurídica se recibe mediante NSI de la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad, de 9 de abril del 2018, petición de informe preceptivo del Borrador del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57.1 a) del Reglamento Orgánico de Gobierno y Administración del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo del 2004, en relación con el apartado 6.5 a) del Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 29 de Octubre del 2015, de organización y competencias de la Gerencia de la Ciudad. A la citada petición, se acompañan los siguientes documentos, entre los que se incluyen los correspondientes informes de carácter preceptivo:

- Borrador de Ordenanza de Movilidad Sostenible
- Memoria del Impacto Normativo de la Propuesta de Ordenanza de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Madrid, de 26 de marzo del 2018.

- Relación de observaciones formuladas por grupos de interés y aceptadas provisionalmente en relación con la propuesta de Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 26 de marzo del 2018.

- Informe de revisión de las observaciones formuladas por Áreas de Gobierno, Distritos y otros en relación con la propuesta de Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 26 de marzo del 2018.

- Informe de la Dirección General de Transparencia y Atención a la Ciudadanía sobre el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 3 de abril del 2018.

- Informe de la Dirección General de Patrimonio sobre el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de abril del 2018.

- Informe del Director de la Agencia Tributaria Madrid sobre el Borrador del Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 6 de abril del 2018.

Una vez emitido el presente informe, quedan los siguientes trámites pendientes de realizar, de conformidad con lo previsto en el artículo 48.3 de la Ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid:

- 1) Los Proyectos de Ordenanzas municipales se someterán a un trámite de información pública para el conocimiento, participación y control por la ciudadanía por plazo de un mes.

- 2) Examinadas las alegaciones, el proyecto definitivo será aprobado por la Junta de Gobierno y remitido al Pleno, para su tramitación conforme a lo dispuesto por su Reglamento Orgánico. En la remisión, el proyecto irá acompañado de todas las alegaciones recibidas y de la memoria que recoja su valoración.

- 3) La Comisión competente dictaminará el proyecto.

- 4) El Pleno, en acto único, aprobará la norma.

- 5) La norma aprobada por el Pleno se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y entrará en vigor al día siguiente de su publicación, salvo que la propia norma disponga otra cosa, todo ello sin perjuicio de su publicación en el Boletín de la Ciudad de Madrid.

6) Sin perjuicio de lo anterior, la aprobación de la norma se comunicará a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

III. Consideraciones jurídicas

A) *Marco normativo.*

De conformidad con la Disposición Final Primera del Proyecto, la Ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de ordenación de la movilidad sostenible, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de capitalidad y régimen especial de Madrid, los artículos 4.1.a), 25 y 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de bases del régimen local, el artículo 55 del Texto refundido de las disposiciones legales en materia de régimen local aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, el artículo 6 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, y los artículos 99 y siguientes de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

En este aspecto, señalar que no existe como se menciona en la DF1^a una competencia en materia de “movilidad sostenible”, con independencia de que sea el término que se utiliza para denominar la Ordenanza. La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible al hablar de movilidad sostenible no establece propiamente una competencia municipal, sino que declara en sus artículos 99 y 100 una serie de principios y objetivos de deben perseguir y promover todas las Administraciones Públicas.

Asimismo, la DF1^a incurre en la confusión de asimilar potestades, como es la reglamentaria, y competencias que son los ámbitos materiales de actuación en los que se ejerce la potestad.

B) *Observaciones al articulado.*

1. **Ámbito de aplicación.** El artículo 2 de la Ordenanza amplía su ámbito de aplicación “en defecto de otras normas a las personas titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada”. Dicha mención se

ha establecido en términos totalmente indeterminados y excede del ámbito de aplicación que puede tener una Ordenanza de esta naturaleza conforme al artículo 7 de la LSV. Creemos que la mención que se ha introducido en la Ordenanza obedece a una traslación del artículo 1.1 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico. Con independencia del riesgo de reproducir normas estatales dictadas en ejercicio de competencias básicas, entendemos que la mención que se hace en la Ordenanza es totalmente genérica y, al contrario de lo que hace el Reglamento Estatal en su artículo 1.2, no permite conocer con certeza el ámbito de aplicación subjetivo. Finalmente, llama la atención que esta mención a las vías y terrenos privados se realiza solo respecto de las personas titulares y no de los usuarios.

2. Denuncias automatizadas. El artículo 15 contempla la posibilidad de que por parte de terceros ajenos al Ayuntamiento se empleen medios técnicos para la denuncia automatizada de sanciones. La problemática, como puede adivinarse es doble. En primer lugar, la denuncia automatizada en el ámbito municipal no constituye propiamente una denuncia efectuada “por un agente de la autoridad” como exigen los artículos 83 y siguientes de la LSV y no se contempla en dicha norma para el caso de los Ayuntamientos, sino tan solo tangencialmente para el Estado al hablar de sus competencias. En segundo lugar, se desconoce el alcance de la mención a la denuncia efectuada por terceros ya que si con esto se quiere hacer referencia tanto a denuncias realizadas por cualquier ciudadano como a denuncias formuladas por algún tipo de gestor de servicios del Ayuntamiento, dicho tipo de denuncias por si solas podrían generar problemas en lo que respecta al despliegue de las presunciones que la legislación prevé para las denuncias formuladas por agentes de la autoridad.

3. Atribución de funciones a órganos del Ayuntamiento. Existen numerosas disposiciones de la Ordenanza que atribuyen funciones decisorias sobre diversas cuestiones a la Junta de Gobierno u órgano en quien delegue así como al órgano competente que corresponda en cada caso. La problemática que se presenta en este punto es si se están atribuyendo funciones regulatorias o meramente aplicativas. Este caso se puso de manifiesto en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 2ª, Sentencia 911/2009 de 30 Abr. 2009, Rec. 120/2009 en la que se abordó la cuestión de la naturaleza jurídica de una actuación administrativa que afronta la modificación de las zonas afectadas por el SER. El TSJ confirmó la anulación del Decreto de ampliación del SER por considerar dicho acto tenía “las notas de una disposición general y por tanto el órgano competente para su aprobación era el Pleno”. El TSJ se basó en que la LSV, señalaba –igual que lo hace ahora- que los municipios son competentes para “la regulación mediante Ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los

usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”. Es por tanto una disposición de carácter general como es la Ordenanza y no un acto administrativo la forma correcta de regular, sin perjuicio de que la aplicación de la Ordenanza precise de los correspondientes actos administrativos. No debe olvidarse que los intentos por regular mediante acto administrativo y no mediante disposición de carácter general, además de su ilegalidad, implicarían privar de sus funciones legales al Pleno del Ayuntamiento que es el órgano de máxima representación de los ciudadanos. A título de ejemplo se citan los artículos 23, 34 y 65.

4. Controladores SER y ZAV. Respecto a los sistemas específicos de control que contempla el artículo 16 de la Ordenanza, se recuerda que los controladores no son agentes de la autoridad por lo que las denuncias por ellos formuladas no gozan de las presunciones legales que la ley otorga estos.

5. Publicación en boletines. Al hilo de la observación realizada respecto de las Atribución de funciones a órganos del Ayuntamiento debemos tener en cuenta diversos preceptos de la Ordenanza que prevén la publicación de actos administrativos en diversos medios (BOCM, BOAM, web municipal) lo que podría ser indiciario de su naturaleza regulatoria. A estos efectos es esencial estar a lo dispuesto en el artículo 44 LCREM.

6. Efectos del silencio administrativo en la autorización de ocupaciones. El artículo 30 establece que el silencio administrativo en los procedimientos para la autorización de ocupaciones tendrá efectos desestimatorios. Si bien eso sería correcto con arreglo a la legislación actual entendemos que es una regulación que corresponde a la legislación básica sobre procedimiento administrativo por lo que una mención como la que se realiza en la Ordenanza plantearía el problema de un posible cambio normativo. Según establece la STC núm. 341/2005 de 21 de diciembre, la reproducción de normas podría, además de ser ilegal e inconstitucional, mover a la confusión normativa y conducir a la inconstitucionalidad derivada de la norma, como ocurre en aquellos supuestos en los que el precepto reproducido pierde su vigencia o es modificado, manteniéndose vigente, sin embargo, el que lo reproducía. Por tanto entendemos más adecuado hacer una remisión a la normativa correspondiente.

7. Modificación y supresión de ocupaciones. Los apartados 1, 2 y 3 del artículo 31 resultan reiterativos respecto a la posibilidad de que la modificación sea acordada de oficio o a instancia de parte y podrían contener una formulación más sencilla.

8. Medidas extraordinarias de restricción del tráfico. El artículo 34 contempla la posibilidad de establecer medidas de restricción de tráfico por diversos motivos. En los términos en que se ha redactado el artículo existe una gran indefinición sobre cuáles son los supuestos de hecho que pueden dar lugar a la adopción de las medidas de restricción que si bien derivan del artículo 7 de la Ley de Tráfico, entendemos que convendría configurar con mayor detalle en la Ordenanza a fin de no fiar a un acto administrativo en lugar de a una norma la adopción de una medida limitativa que debe responder a la idea de necesidad y proporcionalidad. También existe cierta confusión en el artículo 34 en lo referente a la configuración de la competencia de los órganos competentes citados. De una parte, se establece la competencia de la Junta de Gobierno para “implantar” las medidas de restricción de tráfico; y de otra la competencia de titular del Área de Medio Ambiente y Movilidad para la activación y desactivación de las medidas. En consonancia con lo dicho en otros puntos del informe, entendemos que esa implantación no debe tener carácter regulatorio por ser un acto administrativo. Finalmente, y en este mismo artículo, se desconoce cual es el alcance de la remisión que se hace al artículo 39 LPAC.

9. Ámbito del SER. En relación al ámbito territorial del SER y sus condiciones de funcionamiento se recuerda lo dicho respecto de la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 2ª, Sentencia 911/2009 de 30 Abr. 2009, Rec. 120/2009. Adicionalmente, en el Anexo I existen barrios en los que se aplica parcialmente el SER pero que no quedan claramente delimitados (Jerónimos y Valdezarza). El apartado 8 del artículo 48.6 establece la posibilidad de suspensión del SER sin determinar el procedimiento.

10. Condición de residente a efectos del SER. El apartado 1 del artículo 49 no regula con claridad el régimen aplicable a las personas jurídicas.

11. Colectivos cualificados a efectos del SER. La mención en el artículo 49.3.a) sobre que la solicitud podrá realizarse “con carácter general” mediante declaración responsable introduce un importante grado de incertidumbre sobre el procedimiento a seguir ya que no se especifica si habrá situaciones en las que no se admitirá dicha declaración responsable.

12. Distintivos ambientales. En diversos artículos de la Ordenanza se mencionan los distintivos o vehículos con “características ambientales equivalentes”. Se entiende que si los distintivos ambientales son objeto de regulación por la normativa supramunicipal, no es conveniente dejar abierta una posibilidad que genera incertidumbre respecto a la aplicación de la norma local.

13. Limitaciones para obtener la autorización de residente. Se recomienda revisar la redacción del artículo 52.1 en su párrafo cuarto a fin de aclarar su contenido.

14. Zonas de aparcamiento vecinal. No queda clara la finalidad del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 57 dada la finalidad de las ZAV.

15. Reservas de estacionamiento. Entendemos que la posibilidad de establecer reservas municipales en el artículo 59.a.8 para “servicios de interés municipal” resulta absolutamente indefinida y no encaja en la necesidad establecida por la propia Ordenanza de que se establezcan “por razones de interés público y en beneficio general”, sin que el artículo 77 complete el grado de definición necesario. Además, se llama la atención sobre el hecho de que no se han regulado en la Ordenanza las reservas contempladas en los puntos 5, 6, y 7 del apartado a). Finalmente, el artículo 59.b.5 establece una denominación distinta que el artículo 105 que desarrolla dicho apartado.

16. Centros de actividad. De conformidad con lo señalado con anterioridad sobre que no debe regularse por acto administrativo, encontramos un caso palmario en el artículo 65 en el que se establece que la Junta de Gobierno determinará las zonas que tienen la condición de centro de actividad cuando de conformidad con el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, dichas zonas se determinan mediante Ordenanza.

17. Aparcamientos. Antes de entrar a realizar consideraciones particulares al articulado debemos realizar una observación general sobre la regulación de los aparcamientos. El título cuarto realiza una regulación global de los aparcamientos de titularidad municipal debería concretar en qué términos pretende su aplicación. Dado que existen aparcamientos en diferentes regímenes de gestión de servicio público (directa e indirecta) la regulación que se realiza en la presente Ordenanza no debe afectar a la configuración jurídica de las distintas situaciones que ya están consolidadas. Así, por ejemplo, en los aparcamientos de gestión indirecta, la Ordenanza no puede afectar a aspectos contractuales de la relación entre Ayuntamiento y concesionario. De otro modo la aplicación efectiva de la Ordenanza requeriría una eventual modificación contractual que será posible conforme a Derecho en función del régimen jurídico aplicable a cada uno de los distintos contratos. Del mismo modo, no pueden verse afectados los posibles derechos adquiridos por terceros al amparo de un servicio municipal. Y finalmente, entendemos que la Ordenanza no puede entrar a regular cuestiones que se circunscriben al ámbito de las relaciones privadas entre gestor y usuario.

18. Derechos y obligaciones de los gestores. Respecto a lo establecido en el párrafo segundo del artículo 112.2º.9 se recuerda que para la efectividad de dicho precepto sería necesario tipificar debidamente la falta al amparo de los artículos 140 y siguientes de la LRBRL no siendo suficiente la remisión a la LPAP ya que el artículo 192 no tiene carácter básico. Además de lo anterior, entendemos que la tipificación que se realiza en la Ordenanza es distinta de la que se realiza en la LPAP.

19. El artículo 115.4 establece la obligación del gestor de realizar la inspección técnica de edificios cuando el artículo 169.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid señala que es una obligación del propietario.

20. Aparcamientos de uso rotacional. El artículo 118.3 establece la posibilidad de que la Junta de Gobierno dicte “normas de organización y funcionamiento” de este tipo de aparcamientos. A este precepto entendemos que le resulta de aplicación lo dicho sobre la capacidad regulatoria de la Junta de Gobierno en detrimento de la Ordenanza.

21. Retribución del servicio de aparcamiento. En el artículo 122.3 al hablar de la obligación de entrega de factura, sería recomendable aludir a los posibles regímenes de factura simplificada u ordinaria que según los casos establece la normativa.

22. Tarifas. El artículo 126 puede plantear un problema en la aplicación de lo dispuesto en sus apartados 2 y 3 ya que si en la fijación de las tarifas se quiere que las mismas no sean superiores a las tarifas del SER conforme al apartado 3, dicha circunstancia podría en determinados casos hacer imposible el aseguramiento de la sostenibilidad económica del servicio conforme al apartado 2, además de que habría que estar a lo dispuesto en el régimen económico de cada contrato en vigor.

23. Abonos en aparcamientos de gestión directa. El artículo 127 establece una tipología de abonos sin aclarar, bien la existencia de unos determinados porcentajes de reserva, bien la posibilidad de adecuarse a la demanda y necesidades del aparcamiento concreto.

24. Aparcamientos disuasorios. No se entiende la finalidad de la referencia al artículo 85.2 LRBRL que se hace en el artículo 129. Si lo que se pretende es decir que se va a gestionar de forma directa sin perjuicio de otras posibles formas de gestión, no sería necesario hacer mención alguna, pues la habilitación de los distintos modos de gestión ya la realiza el artículo 85.2 LRBRL. Del mismo modo, y sin perjuicio de mejor criterio técnico, parece complicado establecer como criterio de

graduación de las tarifas del artículo 132 la alta ocupación del vehículo, pues su control podría ser difícil.

25. Prohibiciones de la persona abonada. En lo que respecta al artículo 145.1 entendemos que no procede determinar mediante una Ordenanza la nulidad de pleno derecho de un determinado negocio jurídico, sin perjuicio de que es correcto lo mencionado respecto a que no producirá efectos frente al Ayuntamiento.

26. Causas de extinción del abono. En el artículo 147 se debería eliminar la causa de extinción número 7 o proceder a reconfigurar la misma. Entendemos que el dolo y la culpa no son aplicables a los vehículos; que dicha conducta solo sería aplicable al conductor, y no al titular del vehículo; y que la causación de daños de forma culpable constituye una causa de extinción excesiva en sus efectos.

27. Aparcamientos rotacionales privados. Los dos artículos destinados a regular este tipo de aparcamientos podrían constituir una extralimitación regulatoria. En el caso del artículo 152 se regulan aspectos que ya están sentados en la norma correspondiente. En el artículo 153 se regulan cuestiones urbanísticas que exceden el ámbito de la Ordenanza.

28. VMU. Deberá completarse la mención realizada en el artículo 198.4.a).

29. Bicicletas privadas destinadas a arrendamientos. Los artículos 216 y 217 regulan cuestiones que entendemos que exceden del ámbito de circulación y estacionamiento que puede regular la Ordenanza. Dado que no se trata de un servicio municipal, sino entre privados, el Ayuntamiento puede regular mediante Ordenanza únicamente los aspectos relativos a circulación y estacionamiento como correctamente dice el artículo 214. Sin embargo, los artículos 216 y 217 imponen obligaciones a usuarios y prestadores del servicio privados que exceden este ámbito.

30. Vehículos compartidos sin base fija. Del mismo modo que en la observación anterior, entendemos que algunos puntos del apartado 219 establecen obligaciones propias de la relación privada entre prestador de servicios y usuario que exceden del ámbito de la regulación de la circulación y estacionamiento de la Ordenanza.

31. Inmovilización de vehículos. Se considera improcedente el establecimiento del supuesto de inmovilización del artículo 254.2.g) dado que no consideramos que exista una obligación de que los conductores de vehículos tengan su residencia habitual en territorio español. Entendemos que se ha querido dar traslado a la Ordenanza del supuesto del artículo 87.5 del TRLTSV que, además de referirse a residencia legal y no habitual, no constituye por si mismo un supuesto de

inmovilización, sino una consecuencia de la comisión de otra infracción previa. Asimismo, en el artículo 254.2 h) hay que tener en cuenta que el artículo 17 a) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, ha sido modificado por la Ley 9/2015, de 28 diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas. Por lo tanto, habrá que revisar la redacción de este apartado h).

32. Retirada de vehículos. De conformidad con la LCREM, la retirada mediante orden remota está prevista solo en un supuesto, que no coincide con todos los que permite la Ordenanza, ya que el artículo 255.5 hace referencia a todos los supuestos de los “apartados anteriores”. Adicionalmente, en el artículo 255.2 d) se reproduce la observación realizada en el párrafo anterior respecto al artículo 17 a) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre. Por lo tanto, es preciso revisar nuevamente la redacción de este apartado d).

33. Residuos. El artículo 259.2 establece lo siguiente: “Los citados vehículos tendrán la consideración de residuo urbano o municipal de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.b) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y suelos contaminados, en relación con el artículo 4.2 de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, cuando se presuman abandonados.” No obstante, hay que tener presente que la expresión “residuo urbano o municipal” sólo se emplea en la Ley 5/2003 porque el artículo 3 b) de la Ley 22/2011 habla de “residuos domésticos”.

34. Reutilización de bicicletas. El artículo 259.6 respecto de la reutilización de las bicicletas o VMU cuando sean declarados como residuo doméstico o urbano, dispone que “se podrán suscribir convenios con organizaciones no gubernamentales, colegios públicos, asociaciones con fines sociales, educativos, medioambientales u otras entidades de interés general sin ánimo de lucro, para la donación de tales vehículos para su cesión gratuita conforme al procedimiento previsto en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas”. Sin embargo, deberá eliminarse la referencia a la donación, por lo que la redacción jurídicamente conforme con el ordenamiento legal es la siguiente: “convenios con organizaciones no gubernamentales, colegios públicos, asociaciones con fines sociales, educativos, medioambientales u otras entidades de interés general sin ánimo de lucro, para la cesión gratuita de tales vehículos conforme al procedimiento previsto en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.”

35. Régimen jurídico sancionador en materia medioambiental. A la vista de lo establecido en el artículo 261.2 de la Ordenanza se recuerda que para que pueda

regularse mediante Ordenanza y sancionarse por el Ayuntamiento de Madrid en materia medioambiental, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 en relación con el 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera es preciso que dichas competencias vengan atribuidas por legislación específica.

36. Sustitución de sanciones económicas. El artículo 269 contempla la posibilidad de sustitución de sanciones económicas por la realización de actividades cívicas. Dicha posibilidad esta contemplada en el artículo 52.3 LCREM. Entendemos que sería más acertado hacer una remisión a dicho artículo dado que la redacción que se ha dado no contempla con exactitud el contenido del artículo 52.3 (por ejemplo en la mención a la reparación del daño moral de las víctimas).

37. Multas coercitivas. A fin de aclarar el contenido del artículo 260.4 se recomienda que se adapte su redacción al artículo 52.2 LCREM.

38. Límites en materia de calidad y protección de la atmósfera. Al hilo del artículo 265.1.a) de la Ordenanza, vemos que dicho precepto remite a normativa estatal, autonómica y local. En cuanto a esta última y por lo que respecta a la tipificación de la infracción, se recuerda que en caso de regularse en el ámbito municipal el establecimiento de los límites por encima de los cuales se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en o sobre las vías y los espacios públicos urbanos, de conformidad con el artículo 39.3.a) LCREM dicha limitación deberá establecerse por Ordenanza y no por acto administrativo.

39. Exhibición distintivo ambiental. Entendemos que la redacción del artículo 264.3.a) podría aclararse en lo referente al término “acreedor”.

40. Otras infracciones. En relación al artículo 264.3.e) y al inciso inicial del artículo 263.3.b) entendemos que este tipo de remisiones genéricas en materia sancionadora son ilegales por no contener los elementos esenciales de la conducta antijurídica.

41. Concurrencia de sanciones. El artículo 267 prevé la posibilidad de que concurran sanciones previstas en diferentes leyes, pero entendemos que debería contemplar la concurrencia de sanciones reguladas por ordenanzas y simultáneamente por leyes.

42. Sujetos responsables. Dado que régimen jurídico del sistema de infracciones y sanciones de la Ordenanza viene constituido por múltiples leyes conforme al artículo 261, entendemos que la responsabilidad de los sujetos infractores

deberá establecerse de conformidad con dicha normativa para cada caso y no sobre la base exclusiva del artículo 268.

43. Fase previa. Se recomienda revisar la redacción del párrafo primero del artículo 272 a fin de hacerlo más comprensible.

44. Procedimiento sancionador. Entendemos que el procedimiento en materia sancionadora debe establecerse en los siguientes términos:

a) Si se trata de procedimientos sancionadores en materia de tráfico y seguridad vial y en materia de extranjería se regirán por su normativa específica, con independencia de si viene establecida por una disposición legal o reglamentaria aplicándose supletoriamente lo dispuesto en la LPAC.

b) Si se trata de procedimientos sancionadores establecidos en normas sectoriales en materias distintas a las establecidas en el apartado 2 c) de la disposición adicional primera de la LPAC, debemos distinguir dos supuestos:

- Que el procedimiento esté establecido en una norma con rango de ley. Se aplicaría con carácter preferente lo dispuesto en la ley sectorial, ya sea estatal o autonómica, y con carácter supletorio la LPAC.

- Que el procedimiento esté regulado en una disposición de carácter reglamentario. Se aplicaría la LPAC en todo lo que resulte incompatible la norma reglamentaria con la ley estatal, teniendo presente que la norma reglamentaria puede establecer especialidades del procedimiento referidas a los órganos competentes, plazos propios del concreto procedimiento por razón de la materia, formas de iniciación y terminación, publicación e informes a recabar, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1.2 LPAC. Por lo tanto, será necesario analizar las posibles incompatibilidades caso por caso.

c) Si se trata de reglamentos autonómicos específicos reguladores, de forma general, del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, como es el caso del Decreto 245/2000, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora por la Administración de la Comunidad de Madrid, se aplicaría la LPAC en todo lo que resulte incompatible el reglamento con la ley estatal, sin que resulte posible invocar el artículo 1.2 LPAC que parece referirse a normas reglamentarias de carácter sectorial. En este sentido, al ser estos reglamentos autonómicos disposiciones con un alcance generalista reguladores de un

procedimiento general único para aquellos casos en los que no exista un procedimiento específico sectorial, no quedarían dentro del ámbito referido en el citado artículo 1.2.

45. Competencia sancionadora. En contra de lo establecido en el artículo 274 de la Ordenanza, la competencia en materia sancionadora corresponde a la Junta de Gobierno en virtud del artículo 17. 1.k) de la LCREM.

46. Medidas cautelares. En relación a la posibilidad de adopción de medidas cautelares entendemos que deberían concretarse cuales son las medidas cautelares que pueden imponerse, siempre con sujeción a lo dispuesto en el artículo 56 de la LPAC.

47. Servicios de inspección. A falta de una mayor concreción, se desconoce cual es el alcance de los servicios de inspección a que se refiere el artículo 276.

C) Cuestiones formales y de técnica legislativa.

1. Con carácter general, las menciones realizadas en la Ordenanza a otras normas debe realizarse utilizando mayúsculas en su denominación.

2. Tomando como referencia la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, sería recomendable revisar la estructura de la Ordenanza. En primer lugar, cada libro debería comenzar por un “Título Primero”. Además, todos los artículos deberían estar dentro de los Capítulos correspondientes, y en su caso, dentro de la Sección correspondiente. A modo de ejemplo, debería revisarse el Título Segundo del Libro I, el Capítulo V del Título Tercero del Libro I o el comienzo del Título Sexto del Libro II.

3. El artículo 33.2 dispone lo siguiente: “La señalización se realizará conforme a lo indicado en artículo 34 de esta Ordenanza”. No obstante, es el artículo 37 el que regula la “Señalización de las ocupaciones”.

4. El artículo 48.2 dispone lo siguiente: “Los Ámbitos Diferenciados, dentro del Área de Estacionamiento Regulado, podrán tener otras delimitaciones territoriales acordes a su funcionalidad, conforme establece el artículo 53. “. No obstante, es el artículo 54 el que regula los “Ámbitos diferenciados”.

5. El artículo 51, dentro del apartado 1.Residentes, dispone lo siguiente: “Para la autorización prevista en los párrafos segundo y cuarto del apartado 1 del artículo 49, la persona solicitante aportará justificación documental que acredite de

modo fehaciente su domicilio.” No obstante, analizando el apartado 1 del artículo 49, no se entiende la referencia a los párrafos segundo y cuarto.

6. El artículo 52 establece lo siguiente: “A efectos de obtención de la autorización de residente se establecen las siguientes limitaciones: 1. La persona cesionaria o titular del derecho de uso (...).” Sin embargo, no se contienen posteriormente otras numeraciones, razón por la cual no es posible que figure únicamente el número 1.

7. En el artículo 57, apartado 6, dentro del punto IV se establece lo siguiente: “Con carácter excepcional, cuando la Junta de Gobierno u órgano en quien delegue adopte las medidas de prohibición del estacionamiento por motivos de protección medioambiental, previstas en el artículo 30 de la presente Ordenanza, los vehículos citados en el párrafo anterior que se encuentren de servicio podrán estacionar y esperar viajeros en la ZAV sin limitación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 36.1 de esta Ordenanza.” En primer lugar no es el artículo 30, sino el artículo 34 el que regula “Medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas durante episodios de alta contaminación atmosférica o por motivos de seguridad vial y grave congestión de tráfico”. En segundo lugar, no es posible hablar de artículo 36.1 ya que mencionado artículo no se divide en apartados sino en letras, por lo que es preciso revisar si es ese artículo al que verdaderamente se está refiriendo.

8. En el artículo 57, apartado 6, se hace notar que dentro de la enumeración en números romanos, falta el punto VI.

9. El artículo 63 establece lo siguiente:

- “1. El órgano
2. competente podrá acordar (...). “

Por lo tanto, es preciso corregir el error de redacción existente.

10. El artículo 102 comienza estableciendo un apartado 1, pero posteriormente no continúa la numeración de ningún otro apartado 2, por lo que no es posible que conste únicamente un apartado. Además, se aprecia una duplicidad de letras b), razón por la cual deberá corregirse el error advertido.

11. En el artículo 106 se establece lo siguiente: “Para la tramitación de las autorizaciones de establecimiento de estas reservas de estacionamiento, el solicitante deberá presentar, , en el formato y a través del sistema que el Ayuntamiento de

Madrid establezca, la siguiente documentación”. Es preciso eliminar doble coma que figura después de la palabra “presentar”.

12. En el artículo 131.2 se establece lo siguiente: “El gestor del aparcamiento informará quien pudiera utilizarlo de las normas de uso y funcionamiento del aparcamiento (...)”. Se aprecia un error de redacción que hace incomprensible la frase, por lo que lo correcto sería establecer “informará a quien pudiera utilizarlo”.

13. El artículo 136 establece lo siguiente: “Para proteger el uso por los residentes de las plazas de estacionamiento en vía pública en el entorno próximo a los aparcamientos rotacionales disuasorios, podrá implantarse Zonas de Aparcamiento Vecinal con arreglo a los artículos 54 y siguientes de esta Ordenanza.” No obstante, son los artículos 55 y siguientes los que regulan las Zonas de Aparcamiento Vecinal.

14. En el artículo 151 aparece un apartado 9 vacío y sin contenido, por lo que será preciso eliminar este apartado.

15. El artículo 159 establece lo siguiente: “En estas zonasse establecerá una velocidad máxima de circulación de 20 kilómetros por hora, Quienes conduzcan deberán conceder prioridad a los peatones (...)”. Es preciso separar las palabras “zonas” y “se”. Además, detrás de la palabra “hora” aparece una coma cuando lo correcto es que se sustituya por un punto.

16. En el artículo 175, a efectos de una mayor claridad en la redacción, sería recomendable establecer dos apartados diferenciados. El primero, donde se enumeraran los documentos a aportar para obtener la autorización y, el segundo, estableciendo: “En cada solicitud se deberá solicitar la autorización únicamente para el número de vehículos que se consideren imprescindibles (...)”.

17. En el artículo 179.2 es preciso revisar el uso de las comas, a efectos de lograr una correcta redacción del enunciado.

18. En el artículo 181.5 sería recomendable eliminar “Señalización: “, ya que del contenido del presente apartado se comprende que se está abordando la regulación de la señalización de las reservas.

19. En el artículo 182.3 sería recomendable eliminar “Limitaciones horarias:”, ya que del contenido del presente apartado se comprende que se está abordando la regulación de las limitaciones temporales de las reservas.

20. A efectos de evitar repeticiones indebidas, sería correcto o bien suprimir el artículo 183, o bien el apartado 5 del artículo 184, ya que ambos regulan el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores.

21. El artículo 190 se establece al final del apartado 8 lo siguiente: “(...) siempre y cuando no se generen incomodidad o inseguridad vial para el ciclista”. Por lo tanto, es preciso que la palabra “ciclista” aparezca correctamente escrita.

22. El artículo 191.4 establece lo siguiente: “Las bicicletas y los ciclos podrán hacer uso de las zonas adelantadas para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 183. “ No obstante, es preciso revisar si la referencia al artículo 183 es correcta o no.

23. En relación con el artículo 196 conviene realizar tres observaciones a efectos de lograr una mayor coherencia de su contenido: i) En el apartado D) detrás de la frase “Los VMU de los tipos B y C” sería correcto introducir la precisión “podrán circular”. ii) En el apartado E) detrás de la frase “Los VMU del tipo C” sería correcto introducir la precisión “podrán circular”. iii) En el apartado F) detrás de la frase “En los parques públicos” sería correcto introducir la precisión “podrán circular”.

24. En el artículo 214 es preciso sustituir la palabra “destinadas” por la palabra “destinados” a efectos de lograr una coherencia sintáctica.

25. En el artículo 219.2 se establece lo siguiente: “Estos vehículos deberán estar inscritos en el Registro de Vehículos del servicio de “carsharing” o “motosharing” al que se destinan que se regule por la Administración competente, (...)”. No obstante, la redacción es confusa por lo que se precisa que se redacte de una manera comprensible.

26. En el artículo 219.7 es preciso que se eliminen las comillas que figuran delante de la palabra “Empleo”.

27. En el artículo 221.1 es preciso para lograr una coherencia de la frase que se sustituya la palabra “directa” por la palabra “directamente”.

28. En el artículo 224.5 se establece lo siguiente: “En las zonas definidas como peatonales en el artículo 36 de la presente Ordenanza, (...)”. Sin embargo, la referencia al artículo 36 no es correcta, ya que el mismo regula “Señalización de las reservas de estacionamiento”.

29. El artículo 225.2 establece lo siguiente: “Únicamente se permitirá la carga y descarga en vía pública en los siguientes espacios destinados al efecto y en las

condiciones que para cada uno de ellos se enumeran a continuación. “ Sin embargo, sería más correcto que después de “a continuación” se establecieran dos puntos, ya que se trata de una enumeración.

30. El artículo 231.1 establece como uno de los documentos a adjuntar: “Acreditación de estar al corriente de pago del Seguro Obligatorio de los vehículos al corriente de pago.”. No obstante la frase no tiene coherencia lógica por lo que se requiere nueva redacción de la misma.

31. El artículo 232.2 dispone lo siguiente: “Quedará sujeta a la obtención de las autorizaciones a las que se refiere el artículo 232.2 de la presente Ordenanza, (...)”. Esto no es posible ya que nos encontramos dentro del artículo 232.2, por lo que deberá establecerse la referencia legal correcta.

32. En el artículo 243 aparece un apartado 1, pero a lo largo del artículo no se aprecia la existencia de ningún otro apartado más. Por lo tanto, deberá suprimirse la indicación “1”, ya que no es posible dicha estructura del artículo.

33. En el artículo 248 se hace notar que la Recomendación 98/376/CE del Consejo es de fecha 4 de junio. Además, deberá introducirse la indicación de la fecha de la Recomendación 2008/2005/CE, que es de 3 de marzo.

34. En el artículo 255.5 se establece lo siguiente: “No obstante, si quien conduzca llegase hasta al vehículo antes de que la grúa haya efectuado su retirada (...)”. A efectos de lograr un mayor rigor en la redacción, sería recomendable sustituir la expresión “quien conduzca” por la palabra “el conductor”.

35. El artículo 257.2 establece lo siguiente: “No devengarán tasa los supuestos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, o en el previsto en los apartados 2.f y 2.p del artículo 255 y 2.e del artículo 256 de la presente Ordenanza. “ No obstante, es preciso revisar la referencia a los artículos citados, ya que se advierte que en el artículo 255 no existe ningún apartado 2.p.

36. En el artículo 257.5 se observa que falta el punto final.

37. En la fase nº3 del artículo 258.2 c), a efectos de lograr la coherencia de la frase, es preciso que el apartado comience diciendo: “Si una vez efectuado el requerimiento (...)”.

38. El artículo 259.1 establece lo siguiente: “Las bicicletas y los VMU regulados en esta Ordenanza tienen la consideración de vehículos, de acuerdo con la

definición establecida en el punto 6º del Anexo de la legislación sobre tráfico. “ No obstante, debe constar que el punto 6º es del Anexo I 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, ya que es preciso identificar el texto legislativo concreto en el que se contiene el Anexo así como el número del mismo, ya que en el mencionado texto figuran varios Anexos.

39. En el artículo 265 figura un apartado 1 pero posteriormente no se aprecia ningún otro apartado más, razón por la cual deberá suprimirse ya que no es posible dicha estructura del artículo.

40. En el artículo 276 aparece la palabra “aAgentes”, por lo que deberá corregirse el error formal advertido.


En Madrid a 16 de mayo de 2018

LOS LETRADOS


Fdo.: Rafael Requena Castañol

Fdo.: Esther Barrios Grados

VºBº DIRECTOR GENERAL DE LA ASESORÍA JURÍDICA


Fdo.: Angel Luis Ortiz González

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD**