

**De:** Directora Agencia Tributaria Madrid

**A:** Secretaría General Técnica

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

**Asunto. Informe preceptivo del artículo 31.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, en relación con el borrador de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible**

El presente informe se emite en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, según el cual, «En el caso de que los proyectos de ordenanza, reglamento, resolución o acuerdo, puedan suponer una disminución de los ingresos tributarios u otros ingresos de derecho público de su competencia, deberán remitirse también al titular de la Agencia Tributaria Madrid para su informe».

De la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible se observa la existencia de efectos en la materia tributaria, si bien, no todos ellos afectan necesariamente a los ingresos del Ayuntamiento de Madrid.

En primer lugar, se puede ver afectada la **Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas zonas de la Capital**, en un doble aspecto:

- Por un lado, en cuanto a que va a ser necesaria la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de dicha tasa, para su adaptación a lo dispuesto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible.
- Por otro lado, en lo que al impacto económico se refiere, se incorporan las siguientes medidas que pueden tener incidencia en los ingresos del Ayuntamiento:
  - Restricción del acceso de vehículos de no residentes a las denominadas Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.
  - Prohibición del estacionamiento de vehículos clase ambiental A, en todas las zonas del SER.
  - Establecimiento de recargos en aquellos casos en los que la concentración media diaria de dióxido de nitrógeno de las estaciones de fondo urbano de la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid que permiten medir la

exposición general de la población a este contaminante en la ciudad, o del sistema municipal de predicción de la contaminación del aire, supere sendos niveles escalonados de 60 y 70  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  de dióxido de nitrógeno.

- Creación de plazas de Alta Rotación.

Todas estas medidas, aun cuando pueden tener un impacto en los ingresos, se estima que este no será negativo, sino positivo.

En efecto, por un lado, existen dos medidas que, *de facto*, ya han disminuido los ingresos en ejercicios anteriores, en algún caso, bajo otra denominación: nos referimos a la restricción del acceso de vehículos de no residentes a las denominadas Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (antes, Madrid Central), que para el ejercicio 2018 experimentó un impacto de -225.696 euros y para 2019 de -223.569 euros; y a la prohibición del estacionamiento de vehículos clase ambiental A, en todas las zonas del SER, medida ya implantada en 2020 y que tuvo un impacto de -6.885.762 euros.

A estas disminuciones de ingresos ya producidas, hay que añadir el de la derogación de la tarifa de zona de bajas emisiones de la tasa del SER, realizado, también *de facto*, en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (apartado e) de la Disposición derogatoria única), con un impacto de -744.352 euros en el ejercicio 2018 y de -8.907.734 euros en el ejercicio 2019.

Todo ello, según la información facilitada, en su momento, por el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, y los respectivos datos de variaciones de recaudación derivados de medidas normativas figurados por el Ayuntamiento de Madrid en el cómputo de la regla de gasto establecida en el artículo 12 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Por otro lado, tanto el establecimiento de recargos en la tasa cuando el dióxido de nitrógeno supere determinados niveles en el día anterior a aquel en que se va a estacionar, como la creación de plazas de Alta Rotación se estima que solo pueden tener un efecto positivo en los ingresos.

En segundo lugar, se observa también la afectación de la **Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local**. Y ello, porque la propuesta de modificación de la Ordenanza de

Movilidad Sostenible contempla la posibilidad de crear una Tasa por el uso de los espacios reservados para la carga y descarga de vehículos. Esta medida solo puede suponer un aumento de ingresos, si tenemos en cuenta que actualmente el estacionamiento en tales espacios destinados a la carga y descarga de vehículos es gratuita.

Finalmente, se observa también una posible incidencia de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible en la **Tasa por Retirada de Vehículos de la vía pública**.

Concretamente, una de las medidas que contiene la nueva redacción es que resultará gratuito el servicio de grúa en aquellos casos en los que se produzca el accidente o avería de un vehículo en la vía pública M-30, tanto en superficie como en túneles, que impida continuar su marcha, siempre que el vehículo no pueda ser retirado por la grúa privada de su seguro. Actualmente, este supuesto no se contempla en la ordenanza fiscal, y, previsiblemente, su incorporación a dicha norma pueda llevar aparejada una disminución de ingresos que, en el conjunto de ingresos municipales, se estima que será irrelevante.

De acuerdo con todo lo anterior, se informa **favorablemente** la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, toda vez que la posible pérdida de ingresos, que afectaría, únicamente, a la Tasa por retirada de vehículos de la vía pública, tendría una escasa relevancia en el conjunto de los ingresos municipales.

*Firmado electrónicamente*  
**LA DIRECTORA DE LA AGENCIA TRIBUTARIA MADRID**

*Gema T. Pérez Ramón*