



ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE URGENCIA DE PLENO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BURGOS, CELEBRADA EL DÍA 29 DE ABRIL DE 2024

En la Muy Noble, Muy Más Leal y Muy Benéfica Ciudad de Burgos, Cabeza de Castilla, Cámara Regia y Primera en la Voz y en la Fe, siendo las diez y treinta y cinco del día 29 de abril de 2024, se reúnen en El Salón de Plenos de la Casa Consistorial, previa citación cursada al efecto, los Señores/as de esta Corporación municipal de Burgos:

ASISTENTES:

Cristina Ayala Santamaría	Alcaldesa-Presidenta
Andrea Ballesteros Palacios	Concejala-Portavoz
Ángel Jesús Manzanedo Gutiérrez	Concejal
Borja Suárez Pedrosa	Concejal
Carlos Niño Pérez	Concejal
Carolina Álvarez Delgado	Concejala
Cesar Barriada Herbosa	Concejal
José Antonio López Rodríguez	Concejal
Juan Manuel Manso Villalaín	Concejal
Milagros del Campo Cámara	Concejal
Yolanda Barriuso Munguía	Concejala
Fernando Martínez-Acitores Puig	Concejal-Portavoz
Ignacio Peña Robledo	Concejal
Marta Alegría Martínez	Concejala
Raúl Martínez Peña	Concejal
Daniel de la Rosa Villahoz	Concejal-Portavoz
Aida Estrella Paredes García	Concejala
Blanca Carpintero Santamaría	Concejala
Daniel Garabito López	Concejal
José María Romo Gil	Concejal
Julián Vesga Calderón	Concejal
Julio Cesar Arnaiz Hoyos	Concejal
María Dolores Ovejero Cámara	Concejala
Nuria Barrio Marina	Concejala
Sonia Rodríguez Cobos	Concejala
Virginia Escudero Renedo	Concejala

ASISTEN TAMBIÉN:

Francisco Javier Pindado Minguela	Secretario General del Pleno
Javier Gallo Terán	Vicesecretario –T.O.A.J.G.L.



Isidoro Aragón Sánchez
EXCUSAN SU ASISTENCIA:
Josue Temiño Cantero
Angel León Rodríguez

Interventor General

Concejal
Viceinterventor

0.- Presentación y minuto de silencio.

Abierta la sesión se guarda un minuto de silencio por las víctimas de violencia de género y en el entorno familiar.

0. Presentación y Minuto de Silencio.

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/0

1. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/0

ORDEN DEL DÍA

1. Secretaría Municipal. Referencia: 6/2024/PLENO Aprobación de la urgencia de la Convocatoria.

1. Intervención de Francisco Javier Pindado

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/103890

2. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/110689

Abierto debate interviene en doble turno los Sres. De la Rosa Villahoz, Martínez Acitores Puig y la Sra. Ballesteros Palacios, tal como consta en la video acta que se reproduce a continuación:

3. Intervención de Daniel De La Rosa Villahoz

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/119349

4. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/231379

5. Intervención de Fernando Martínez-Acitores Puig

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/237259

6. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/247979



7. Intervención de Andrea Ballesteros Palacios

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/252310

8. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/357000

9. Intervención de Daniel De La Rosa Villahoz

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/364970

10. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/655159

11. Intervención de Fernando Martínez-Acitores Puig

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/658290

12. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/664660

13. Intervención de Andrea Ballesteros Palacios

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/666360

14. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/780108

Aprobado por mayoría absoluta, esto es, con el voto a favor de los 11 concejales del Grupo Popular y los 4 concejales del Grupo VOX, lo que hace un total de 15 votos favorables, el voto en contra de los 11 concejales presentes del Grupo Socialista y ninguna abstención.

2. Grupo de gobierno. Referencia: 1/2024/MEM

Dación de cuenta de la Memoria del Tribunal Económico-Administrativo del año 2023.

1. Intervención de Francisco Javier Pindado

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/799061

2. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/807370

El Pleno conoce de la comparecencia del Presidente del Tribunal Económico-Administrativo Municipal ante la Comisión de Hacienda, se somete a su toma de razón la Resolución dictada por el Presidente del TEAM en fecha de 12 de febrero de 2023 y la Memoria de actividad del TEAM del ejercicio 2023, de la que **se da cuenta al Pleno de la Corporación**, de conformidad con el art. 6.2 f) del Reglamento del Tribunal Económico-Administrativo de Burgos.

Se da cuenta, quedando el Pleno de la Corporación enterado.



3. Grupo de gobierno. Referencia: 2/2024/ORDENANZ

Resolución de alegaciones y aprobación definitiva de modificación de Ordenanza Fiscal nº218.

Toma la palabra para la exposición de este punto del Orden del Día el concejal de Delegado de Hacienda, Contratación y Patrimonio, Sr. Manzanedo Gutiérrez, tal como consta en la video acta que se reproduce a continuación:

1. Intervención de Francisco Javier Pindado

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/815470

2. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/823070

3. Intervención de Ángel Jesús Manzanedo Gutiérrez

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/827539

Este Ayuntamiento está tramitando expediente de modificación de Ordenanza Fiscal nº 218 reguladora de la tasa por la prestación del servicio de transporte urbano de viajeros. Habiendo finalizado el periodo de información pública, se han presentado en plazo las siguientes reclamaciones/sugerencias:

Primera. - Sugerencia presentada por D. Pedro Garrido Ruiz, con DNI 71.263.042- A en nombre del Comité de Empresa del Servicio de Movilidad y Transporte del Ayuntamiento de Burgos, con fecha 18 de marzo de 2024 y número de entrada en registro general REGAGE24e00020698537.

Segunda. - Alegaciones presentadas por D. Daniel de la Rosa Villahoz, como Portavoz del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Burgos, con fecha 27 de marzo de 2024 y número de entrada en registro 2024023888.

Tercera. - Alegaciones presentadas por D. Víctor Ubierna de las Heras, con DNI 71.566.968-F, cuyos demás datos obran en el expediente de referencia, con fecha 11 de abril de 2024 y número de entrada en registro 2024027235.

Vistas las alegaciones presentadas.

Analizado el informe-propuesta del Órgano de Gestión Tributaria y Tesorería Analizada la restante documentación que obra en el expediente de referencia. Teniendo en cuenta lo establecido por el Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.

Visto el Dictamen de la Comisión de Coordinación en materia tributaria



Considerando el real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. Considerando el Real decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Considerando la aplicación del principio de capacidad económica que el artículo 31 de la Constitución Española establece, y teniendo en cuenta que la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en materia de aplicación del principio de capacidad económica en las ordenanzas fiscales se refiere a la ordenanza entendida en su conjunto, sin especificar el ámbito concreto de aplicación de una tarifa.

Teniendo en cuenta que las personas mayores de 65 años constituyen un colectivo ciertamente vulnerable, en atención a su edad y a su situación económica, y que, por tanto, debe ser objeto de una especial protección.

A la vista de cuanto antecede, **se propone al Pleno que adopte el siguiente acuerdo:**

Resolución de alegaciones y aprobación definitiva de modificación de la Ordenanza Fiscal nº 218 reguladora de la Tasa por la prestación del servicio de transporte urbano de viajeros.

Primero. - Admitida la sugerencia presentada por **D. Pedro Garrido Ruiz, y por D. Juan Jesús Nuño Vegas**, y cuyos demás datos obran en el expediente, en calidad este último de **Presidente del Comité de Empresa del Servicio Municipalizado de Movilidad y Transportes del Ayuntamiento de Burgos**, con fecha 18 de marzo de 2024 y número de entrada en registro general REGAGE24e00020698537, **se propone Desestimar la sugerencia en su totalidad.**

La sugerencia presentada expone literalmente que *“Pese a lo que pone en la Ordenanza, el personal de conducción no somos agentes de la autoridad y por tanto no podemos exigir el DNI a los usuarios, tan solo solicitar, requerir y esperar que el usuario se identifique voluntariamente, cosa que muchas veces no ocurre, es más algunos usuarios se sienten molestos y nos recriminan que les pidamos el DNI o cualquier documento (hay menores con 15 años por ejemplo, sin DNI) generando discusiones y retrasos por lo que en algunos casos y repito, siempre a la libre interpretación del conductor de turno del aspecto físico del usuario/a, se impide el acceso al autobús por considerar que ese niño menor de 13 (que aparenta más o uno mayor que aparenta menos y quiere colarse) o un adulto o menor de 65 que no aparenta su edad, generando roces, discusiones, retrasos y quejas al 010 e incluso, hacer nuestro trabajo y cumplir las ordenanzas”.*

Para fundamentar este argumento, el escrito de alegaciones se remite a la Ordenanza de Movilidad Sostenible del municipio de Burgos, que regula en su artículo 51 las normas de utilización y comportamiento en lo relativo al transporte público urbano, y que establece que *“1. Los viajeros están obligados, al subir al autobús, a abonar la tasa correspondiente y mostrar al personal de conducción del autobús, cuando les sea requerido, el título que le habilite para el viaje, denominado billete, que incluye el seguro obligatorio de viajeros. 2. El personal de conducción deberá entregar un billete a los viajeros que abonen el viaje en metálico o estén excluidos de pago, salvo los que hayan empleado tarjeta.*



Los viajeros deberán facilitar el billete o la tarjeta al personal de revisión o inspección cuando se le solicite."

Tras la aprobación provisional de modificación de la Ordenanza Fiscal nº 218 por el Pleno de la Corporación, la redacción del artículo 7, en lo que a las personas mayores de 65 años respecta, queda establecida de la siguiente forma

Artículo 7. – Mayores de 65 años.

7.1. – Tendrán derecho a la concesión de la tarjeta de tarifa gratuita:

a) Los mayores de 65 años que cumplen con los criterios fijados en el apartado 2 de este artículo.

7.2. – Los interesados deberán aportar, junto con la solicitud:

a) Una fotografía de carné actual, original y en color.

b) Fotocopia del Documento Nacional de Identidad.

c) Justificante de abono de los gastos de emisión de la tarjeta en la entidad bancaria que se indique.

Quiere ello decir que, para poder obtener la tarifa gratuita las personas mayores de 65 años deben cumplir todos y cada uno de los requisitos que en el apartado dos del artículo 7 se especifican, y, por tanto, para que se les pueda expedir la tarjeta de tarifa gratuita deben aportar tanto la fotografía actual, original y en color, como una fotocopia del Documento Nacional de Identidad y justificante de haber abonado los gastos que ocasiona la emisión de la tarjeta.

La razón del cumplimiento de estos requisitos es obvia, se trata en definitiva de que por los servicios municipales se pueda comprobar que las personas solicitantes han alcanzado la edad necesaria para poder beneficiarse de la tarifa gratuita, y obtener un justificante de abono de los gastos que ocasiona la emisión de la tarjeta de tarifa gratuita.

Una vez acreditado el cumplimiento de todos y cada uno de estos requisitos se expide la tarjeta correspondiente que habilita al usuario para poder viajar en el transporte público urbano de viajeros beneficiándose de la tarifa gratuita.

El contenido de la ordenanza fiscal no va más allá, y no debe hacerlo. La esencia de una ordenanza fiscal es regular los supuestos que originan la obligación de contribuir, delimitando el hecho imponible y estableciendo en su caso supuestos de no sujeción y de exención, estableciendo las cuotas o tarifas y las bonificaciones dentro del marco legal establecido.

Establece el artículo 16 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto refundido regulador de la Ley de Haciendas Locales que 1. Las ordenanzas fiscales a que se refiere el apartado 1 del artículo anterior contendrán, al menos:

a) La determinación del hecho imponible, sujeto pasivo, responsables, exenciones, reducciones y bonificaciones, base imponible y liquidable, tipo de gravamen o cuota tributaria, período impositivo y devengo.

b) Los regímenes de declaración y de ingreso.

c) Las fechas de su aprobación y del comienzo de su aplicación. Asimismo, estas ordenanzas fiscales podrán contener, en su caso, las normas a que se refiere el apartado 3 del artículo 15.



La ordenanza fiscal debe regular los supuestos necesarios para poder determinar la tasa resultante de la aplicación de la misma, pero no debe entrar en la regulación interna de funcionamiento de cada servicio, pues estas regulaciones deben estar contenidas en reglamentos de funcionamiento o en normas o instrucciones que permitan adaptarse a las necesidades de funcionamiento de cada actividad o servicio.

La propia alegación hace referencia a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, que regula en el artículo 51 las normas de "utilización y comportamiento" del transporte público urbano. Es en la propia Ordenanza de Movilidad Sostenible donde se regulan aspectos propios del funcionamiento del servicio, como por ejemplo al que se hace referencia en el escrito de alegaciones, existiendo la obligación del personal de conducción de entregar un billete a los viajeros que abonen el viaje en metálico o estén excluidos del pago, salvo los que hayan empleado tarjeta.

Son cuestiones que, lógicamente, no están reflejadas en la ordenanza fiscal, sino en un reglamento de funcionamiento, y es en ese reglamento donde deben reflejarse todas estas cuestiones que se plantean, y que obedecen a aspectos puramente organizativos, de utilización y comportamiento.

El propio escrito de alegaciones hace referencia a que los conductores del servicio de transporte público urbano de viajeros no son agentes de la autoridad y por tanto no ostentan dicha autoridad para poder exigir la identificación de una persona. Es una cuestión cierta, pero que nada tiene que ver con la modificación de una ordenanza fiscal.

Si se produce cualquier incumplimiento de las normas de utilización o de comportamiento por parte de un usuario del transporte de viajeros, tal incumplimiento podrá dar lugar a una infracción, que aparecen reflejadas en el artículo 135 y siguientes de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, y en su caso puede llevar aparejada una sanción encuadradas en los artículos 139 y 140, pero siempre dentro de los parámetros y del articulado de la propia Ordenanza de Movilidad Sostenible. No guarda ninguna relación con la Ordenanza Fiscal.

Estas cuestiones por tanto, no deben ser debatidas en el seno de una modificación de la Ordenanza Fiscal, sino en la modificación de una ordenanza, reglamento o norma que regule estos aspectos, como puede ser por ejemplo la citada Ordenanza de Movilidad Sostenible o el Reglamento del Servicio Municipalizado de Movilidad y Transportes, dictando por ejemplo normas o instrucciones de funcionamiento del servicio, pero en ningún caso puede pretenderse regular tales cuestiones en una ordenanza fiscal.

Segundo. - Admitidas las alegaciones presentadas por **D. Daniel de la Rosa Villahoz, como Portavoz del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Burgos** con fecha 27 de marzo de 2024 y número de entrada en registro 2024023888, se propone **Desestimar los apartados primero, segundo y tercero de las alegaciones presentadas.**

Sobre las alegaciones establecidas en el apartado primero del escrito se hace referencia a una posible infracción a los principios de buena regulación, con expresa referencia al artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en especial:



- a) *Principio de necesidad y eficacia. Según las alegaciones presentadas, la iniciativa debe estar justificada por razón del interés general. Continúa exponiendo el escrito que, teniendo en cuenta que la mayoría de personas mayores de 65 años utiliza el transporte público urbano y que son minoría las personas de esas edades las que optan por el desplazamiento en vehículo privado, con la adopción de la modificación propuesta apenas tendría incidencia en el fomento del uso del autobús urbano.*

El principio de necesidad alude fundamentalmente a la necesidad de satisfacer razones de interés general.

Si bien es cierto que la mayoría de los usuarios mayores de 65 años utilizan el transporte urbano, ello no obsta para que la medida que se pretende implementar no cumpla con el principio de necesidad. Se trata, en definitiva, de incentivar el uso del transporte público en un colectivo ciertamente vulnerable, y no solamente en el aspecto económico, sino en lo relativo a tratar de garantizar su movilidad y accesibilidad.

Con la medida adoptada se pretende otorgar un régimen de especial protección a las personas mayores de 65 años, y no solamente a aquellas que ya vinieran utilizando el transporte público, que ahora pasaría a ser gratuito, sino también a aquellas personas que, empadronadas o no, no venían utilizando este tipo de transporte, y que con la implementación de tal medida puedan hacerlo, garantizando así no solo la movilidad y accesibilidad, sino también la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana mediante el uso del transporte público colectivo.

Por ello, se entiende justificado el cumplimiento del principio de necesidad en la modificación que se pretende llevar a cabo.

El principio de eficacia debe entenderse, en el ámbito específico de modificación de la ordenanza nº 218, como el instrumento más adecuado para conseguir la satisfacción de ese interés general al que alude el principio de necesidad.

En términos genéricos queda patente que nuestra sociedad actual demanda el uso de medios de transporte más beneficiosos, o si se entiende la expresión, menos perjudiciales con el medio ambiente, respetuosos con el medio. La utilización de vehículos en las vías públicas, con un uso cada vez más saturado del espacio, hace necesaria la implementación de medidas que favorezcan el uso de transporte colectivo, pues al final redundan en beneficio de la propia seguridad vial y medioambiental.

Lógicamente podrían existir otras medidas alternativas que podrían implementarse en materia de seguridad vial y de transporte de viajeros, pero no podemos afirmar que con la modificación que se pretende llevar a cabo se esté incumpliendo con el principio de eficacia. Por ello, se entiende justificado el cumplimiento del principio de eficacia en la modificación que se pretende llevar a cabo.

- b) *Principio de proporcionalidad. La gratuidad del servicio de transporte urbano para las personas mayores de 65 años rompe con el principio de proporcionalidad, al alejarse del equilibrio fiscal*



garantizado por la progresividad de la tasa. El 80% de los usuarios del servicio de transporte urbano de viajeros son personas mayores de 65 años.

El principio de proporcionalidad atiende, en pocas palabras, al cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia de una manera proporcional, es decir, imponiendo el menor número posible de cargas a los ciudadanos.

La modificación propuesta no impone cargas a los ciudadanos. Más bien al contrario, se opta por hacer extensivo un derecho para todas las personas mayores de 65 años, estén o no empadronadas en el municipio de Burgos, para que puedan utilizar el transporte colectivo urbano de viajeros de manera gratuita, incentivando así su uso.

No puede decirse que la medida se desproporcionada, es decir, que la medida no se adecúe a los fines que la justifican.

Por tanto, también parece justificado el cumplimiento del principio de proporcionalidad.

Principio de seguridad jurídica. La conculcación del principio de progresividad eliminando el criterio de renta se opone a la igualdad de todos los ciudadanos.

Si bien es cierto que la medida propuesta elimina para los mayores de 65 años el criterio de renta, tal medida no puede afirmarse con rotundidad que contraviene el principio de seguridad jurídica.

La gratuidad del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros que se pretende implementar está siendo una práctica extendida ya en algunos ayuntamientos y llevada a cabo también por algunas comunidades autónomas, fundamentada sobre todo por la existencia de colectivos más vulnerables a las situaciones de dificultad económica que vienen existiendo, especialmente a raíz de la guerra de Rusia y Ucrania, y del conflicto de Oriente Próximo, y que han derivado en una serie de medidas implementadas por las distintas administraciones públicas. Baste citar, a título de ejemplo, el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de guerra en Ucrania, y el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Tales normas han llevado a las comunidades autónomas a implementar ciertas medidas, tanto las derivadas de las normativas antes citadas, como otras medidas complementarias que permitan "favorecer" a ciertos colectivos que se consideran especialmente vulnerables, como las personas mayores de 65 años, y si bien es cierto que dentro de este colectivo pueden existir personas con un nivel de renta elevado, no es menos cierto que las crisis económicas y políticas que se vienen sufriendo afectan significativamente a los colectivos más vulnerables, como las personas jubiladas, que en su mayoría disponen de unos niveles de renta no demasiado significativos, y que con la gratuidad del servicio de transporte público de viajeros pueden encontrar cierta motivación, cierto incentivo a la hora de su utilización y les permita desplazarse de forma efectiva por la ciudad, sea para el cumplimiento de trámites, sea para la realización de actividades de ocio y esparcimiento, o para acudir a los centros hospitalarios.

Una medida cumple con el principio de seguridad jurídica en tanto en cuanto tiene vocación de estabilidad, entendida no desde el criterio económico, sino desde el ámbito de permanencia en el ordenamiento jurídico.

Debe ser, además, accesible en cuanto a su contenido, por los ciudadanos, con un lenguaje técnico comprensible y claro. La medida que se pretende implantar es clara y concisa, accesible y entendible por todos los usuarios a los que va dirigida. Por tanto, la modificación propuesta cumple con el principio de seguridad jurídica.

- c) *Principio de transparencia. Se desconoce qué incidencia tiene la utilización de vehículos privados por las personas mayores de 65 años en el cómputo general de uso de tales vehículos en las vías públicas.*

La modificación de la ordenanza atiende al cumplimiento del principio de transparencia en la medida en que las modificaciones propuestas lo son en base a un procedimiento regulado en una norma especial como es la Ley de Haciendas Locales, y en garantía de los derechos de los ciudadanos, cumpliendo con los trámites obligatorios por ley, como, por ejemplo, el trámite de información pública y participación ciudadana en las alegaciones.

Destacar en este apartado que las publicaciones realizadas de la aprobación provisional de modificación de la ordenanza fiscal incluyen tanto el anuncio de publicación en el Boletín Oficial de la Provincia como el acuerdo plenario que contiene el texto de las modificaciones, facilitando así una mejor comprensión, transparencia y accesibilidad de tales modificaciones para el ciudadano. Por ello, puede afirmarse que se ha cumplido con el principio de transparencia.

Principio de eficiencia. Con la modificación propuesta se detraen 165.000 euros de los ingresos sin aportar ninguna ventaja al servicio.

Por otro lado, bastaría con la identificación mediante el documento nacional de identidad para poder acceder a este servicio, sin necesidad de emisión de tarjetas de usuarios mayores de 65 años.

El principio de eficiencia alude especialmente a la evitación de las cargas que se pueden denominar "innecesarias o accesorias" para la ciudadanía.

El escrito de alegaciones defiende que "bastaría con identificación mediante el documento nacional de identidad para poder acceder al servicio, sin necesidad de emisión de tarjetas de usuarios".

Parte de esta alegación ya ha sido respondida en la alegación primera efectuada por el servicio de movilidad y transportes. No parece razonable que deba ser el conductor del transporte público de viajeros quien deba comprobar el documento nacional de identidad de los usuarios del transporte público.

Y no es razonable en primer lugar porque la identificación de una persona únicamente puede hacerse, en estos casos concretos, cuando existan dudas evidentes sobre la identidad de una persona, y siempre teniendo en cuenta que solamente puede hacerse conforme lo estipulado



por el artículo 10 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, bien por la autoridad bien por sus agentes cuando fueren requeridos para ello.

No parece encuadrable en tales supuestos que el conductor del autobús dedicado al transporte colectivo de viajeros solicite el documento nacional de identidad al usuario. Sí parece bastante más lógico que le pudiera solicitar la tarjeta de usuario del autobús.

Y tampoco parece razonable porque, aun cuando se considerase la posibilidad de solicitar el documento nacional de identidad por el conductor del vehículo de transporte colectivo urbano de viajeros, aspecto que ya hemos recalcado no parece ajustado a Derecho, el retraso que supondría para el servicio la comprobación de estos aspectos resultaría significativo, innecesario y perjudicial para el resto de usuarios y para la finalidad que se pretende, favorecer el acceso de los usuarios mayores de 65 años al transporte colectivo de viajeros, favorecer el tráfico rodado y una mejor utilización de los medios de transporte en las vías públicas de la ciudad.

Es por ello que el instrumento que parece más adecuado para el acceso de este colectivo al transporte público de viajeros sea a través de la tarjeta de usuario del transporte, sistema que lleva ya bastantes años implementado en esta ciudad, y en otras muchas ciudades, y que resulta ciertamente eficaz.

Por tanto, puede afirmarse que se cumple con el principio de eficiencia.

En el apartado segundo se hace referencia a una posible infracción a los principios constitucionales de progresividad fiscal e igualdad.

La tasa es un tributo que compensa los gastos provocados por el usuario contribuyente.

El artículo 31 de la Constitución Española establece que todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo inspirado en los principios de igualdad y progresividad. En el escrito de alegaciones se cita la STC 194/2000 en relación a la aplicación del principio de capacidad de renta en las ordenanzas fiscales, y por ello, la modificación propuesta es inconstitucional, por atentar contra los principios constitucionales de progresividad e igualdad que deben regir el sistema tributario.

En relación al aludido artículo 31 de la Constitución Española, el sostenimiento de los gastos públicos debe atender, en la medida de lo posible, al criterio de capacidad económica de los sujetos.

El fundamento de una tasa reside en el deber de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos, al igual que cualquier otro tributo. Y ello por mandato del artículo 31 de la Constitución Española.

Las tasas, en el ámbito local, vienen recogidas en los artículos 20 a 27 de la Ley de Haciendas Locales. El artículo 24.4 del citado texto establece que "Para la determinación de la cuantía de las tasas podrán tenerse en cuenta criterios genéricos de capacidad económica de los sujetos obligados a satisfacerlas".

Esta parca descripción del artículo 24.4 ha determinado que la utilización del término “criterios genéricos de capacidad económica” no esté conectado con el hecho imponible de la tasa, sino con el beneficio obtenido por el sujeto pasivo, y por ende, no pueda ser aplicado en el establecimiento de un beneficio fiscal que pueda basarse en algún aspecto sectorial, sino más bien atendiendo a criterios genéricos de capacidad económica, como puede ser el criterio de renta.

Así pues, la práctica habitual en el establecimiento de beneficios fiscales consiste en establecer los mismos conforme a criterios como el nivel de renta o la titularidad de un patrimonio que permita deducir, aunque sea genéricamente, cierta capacidad o incapacidad económica.

No cabe duda de la legitimación del poder tributario local para establecer exenciones o bonificaciones atendiendo a criterios genéricos de capacidad económica. Tampoco se discute este asunto en el escrito de alegaciones. Resulta evidente la legitimación del Ayuntamiento para establecer y modular estos criterios.

La gratuidad del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros que se pretende implementar está siendo una práctica extendida ya en algunos ayuntamientos y llevada a cabo también por algunas comunidades autónomas, fundamentada sobre todo por la existencia de colectivos más vulnerables a las situaciones de dificultad económica que vienen existiendo, especialmente a raíz de la guerra de Rusia y Ucrania, y del conflicto de Oriente Próximo, y que han derivado en una serie de medidas implementadas por las distintas administraciones públicas.

Ya hemos citado, y volvemos a hacerlo, a título de ejemplo, el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de guerra en Ucrania, y el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Tales normas han llevado a algunas comunidades autónomas, a implementar ciertas medidas, tanto las derivadas de las normativas antes citadas, como otras medidas complementarias que permitan “favorecer” a ciertos colectivos que se consideran especialmente vulnerables, como las personas mayores de 65 años, y si bien es cierto que dentro de este colectivo pueden existir personas con un nivel de renta elevado, no es menos cierto que las crisis económicas y políticas que se vienen sufriendo afectan significativamente a los colectivos más vulnerables, como las personas jubiladas, que en su mayoría disponen de unos niveles de renta no demasiado significativos, y que con la gratuidad del servicio de transporte público de viajeros pueden encontrar cierta motivación, cierto incentivo a la hora de su utilización y les permita desplazarse de forma efectiva por la ciudad, sea para el cumplimiento de trámites, sea para la realización de actividades de ocio y esparcimiento, o para acudir a los centros hospitalarios.

En el apartado tercero se hace referencia a la arbitrariedad de la modificación, pues no existe documento motivador, o justificación alguna, sobre la que pueda fundamentarse la modificación. Referencia expresa se realiza en el escrito de alegaciones a la STS de 30 de junio de 1982, y a las STS de 15 de octubre y 29 de noviembre de 1985, en las que se establece por el Alto Tribunal que *“lo no motivado es ya, por este solo hecho, arbitrario”*.



Por ello, siempre según las alegaciones presentadas, *“la propuesta de modificación de la Ordenanza Fiscal carece de motivación suficiente y racional que relacione las ventajas de movilidad por alivio significativo del tráfico rodado con la gratuidad del autobús urbano a los mayores de 65 años sin criterio de capacidad económica, bien es sabido que son el 80% de los usuarios y que ya disponen de bonificaciones progresivas según criterio IPREM”*, resultando la modificación *“arbitraria”*, conculcando *“el artículo 93 de la CE”*.

Esta alegación ya ha sido respondida en la resolución del apartado primero relativo al cumplimiento de los principios. La gratuidad del servicio en las personas mayores de 65 años persigue que todas las personas que hayan alcanzado esa edad puedan beneficiarse del transporte urbano de viajeros de forma gratuita, incentivando o motivando su utilización. Y lo hace tanto para las personas empadronadas como para las no empadronadas, fomentando así su uso, en aras de una disminución del tráfico rodado, y de una utilización más eficiente y efectiva del transporte colectivo de viajeros, que redundará en una mejora del uso de las vías públicas en nuestra ciudad y en una disminución del número de vehículos en vías saturadas.

La modificación de la ordenanza parte de una idea esencial, favorecer el tránsito y la movilidad de las personas, tratando de reducir el número de vehículos que circulen por las vías urbanas, y facilitando asimismo y especialmente la movilidad de las personas mayores de 65 años como colectivo digno de una especial protección, en aras a lograr una mayor garantía en la seguridad vial y medioambiental.

Además, es preciso considerar la aplicación del principio de capacidad económica que el artículo 31 de la Constitución Española establece, y teniendo en cuenta que la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en materia de aplicación del principio de capacidad económica en las ordenanzas fiscales se refiere a la ordenanza entendida en su conjunto, sin especificar el ámbito concreto de aplicación de una tarifa.

Las personas mayores de 65 años constituyen un colectivo ciertamente vulnerable, en atención a su edad y a su situación económica, y que, por tanto, debe ser objeto de una especial protección.

Tercero. - Admitidas las alegaciones presentadas por **D. Víctor Ubierna de las Heras**, cuyos demás datos obran en el expediente de referencia, con fecha 11 de abril de 2024 y número de entrada en registro 2024027235, se propone **Desestimar los apartados primero y segundo de las alegaciones presentadas.**

En el escrito de alegaciones presentado se dice textualmente que *“la Ordenanza adolece de dos defectos, por una parte, vulnera la Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación y por otra parte vulnera el artículo 31 de la Constitución Española”*.

En primer lugar, se hace referencia a una posible vulneración de la Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación, y a una posible vulneración del artículo 31 de la Constitución Española.

Así, continúa exponiendo el escrito de alegaciones, el artículo 2 de la Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación establece que toda persona tiene



derecho a la igualdad de trato y a la no discriminación, no pudiendo sufrir discriminación por la edad.

Afirma el escrito que *"jubilados mayores de 60 años con pensión máxima puedan viajar gratis frente a gente que trabaja y por edad no se pueda jubilar con menos ingresos que deberán pagar no parece obedecer a un criterio razonable ni a un propósito legítimo"*.

El artículo 2 de la Ley 15/2022, de 12 de julio, expone textualmente que *"1. Se reconoce el derecho de toda persona a la igualdad de trato y no discriminación con independencia de su nacionalidad, de si son menores o mayores de edad o de si disfrutan o no de residencia legal. Nadie podrá ser discriminado por razón de nacimiento, origen racial o étnico, sexo, religión, convicción u opinión, edad, discapacidad, orientación o identidad sexual, expresión de género, enfermedad o condición de salud, estado serológico y/o predisposición genética a sufrir patologías y trastornos, lengua, situación socioeconómica, o cualquier otra condición o circunstancia personal o social"*.

Asimismo, continúa exponiendo el propio artículo 2 en su apartado dos que *"2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, y de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo 4 de esta ley, podrán establecerse diferencias de trato cuando los criterios para tal diferenciación sean razonables y objetivos y lo que se persiga es lograr un propósito legítimo o así venga autorizado por norma con rango de ley, o cuando resulten de disposiciones normativas o decisiones generales de las administraciones públicas destinadas a proteger a las personas, o a grupos de población necesitados de acciones específicas para mejorar sus condiciones de vida o favorecer su incorporación al trabajo o a distintos bienes y servicios esenciales y garantizar el ejercicio de sus derechos y libertades en condiciones de igualdad"*.

Por su parte, el artículo 4 de la propia Ley establece en su apartado dos que *"2. No se considera discriminación la diferencia de trato basada en alguna de las causas previstas en el apartado 1 del artículo 2 de esta ley derivada de una disposición, conducta, acto, criterio o práctica que pueda justificarse objetivamente por una finalidad legítima y como medio adecuado, necesario y proporcionado para alcanzarla"*.

En la modificación propuesta de la Ordenanza Fiscal nº 218 lo que se pretende no es discriminar a las personas por su edad, sino ciertamente tratar de favorecer a un colectivo que se considera de especial protección, en atención a su edad, al haber alcanzado la edad de 65 años.

No parece existir una discriminación por edad entre las personas mayores de 65 años, por cuanto la modificación propuesta realiza un trato idéntico a todo este colectivo de personas, al establecer la gratuidad para todos ellos, con independencia de su sexo, raza o cualquier otra condición de las establecidas en el artículo 2 de la citada Ley, en consonancia con el artículo 14 de nuestra Constitución Española.

Tampoco parece existir una discriminación por edad en relación a aquellas personas que no hayan cumplido los 65 años, y por tanto, no se puedan beneficiar por tal gratuidad en el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros. Todas ellas tienen un tratamiento igual dentro del colectivo al que puedan pertenecer, atendiendo a su edad, lo que no significa en modo alguno discriminación, sino más bien al contrario, trato idéntico en situaciones idénticas.



En segundo lugar, se hace referencia en el escrito de alegaciones a una posible vulneración del artículo 31 de la Constitución Española.

Así, continúa el escrito, *"dicho artículo establece que se contribuirá de acuerdo a nuestra capacidad económica y los principios de igualdad y proporcionalidad en el sostenimiento de los gastos públicos. Aquí, la modificación propuesta va en dirección contraria a lo establecido en ambos principios. Por una parte, segregando a un grupo por su edad y su condición de pensionistas no parece ir en la línea del principio de igualdad. Por otra parte, bonificar el precio a todos los pensionistas por igual, independientemente de su renta, va en dirección diametralmente opuesta al principio de proporcionalidad y de contribuir de acuerdo a nuestra capacidad económica. Se puede dar, y se dará si se aprueba la modificación, la paradoja de que una persona que cobre la pensión máxima de 3.175,04 euros mensuales viaje gratis en el autobús urbano mientras que un trabajador que cobre el Salario mínimo Interprofesional de 1.134 euros deberá pagar el precio completo"*.

Como ya se ha expuesto, la aplicación del principio de capacidad económica que el artículo 31 de la Constitución Española establece, y teniendo en cuenta que la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en materia de aplicación del principio de capacidad económica en las ordenanzas fiscales se refiere a la ordenanza entendida en su conjunto, sin especificar el ámbito concreto de aplicación de una tarifa. El propio alegante ya reconoce que, dentro del colectivo de personas mayores de 65 años, aquellos que ostentan rentas más bajas constituyen una inmensa mayoría, y en base a este criterio se apoya precisamente la medida adoptada, teniendo siempre en cuenta el interés general del colectivo a que alcanza la modificación propuesta.

Cuarto. – En consecuencia, proponer al Pleno de la Corporación, su aprobación definitiva, notificando a los interesados el acuerdo adoptado.

Quinto. - Publicar el texto definitivo de la ordenanza en los términos establecidos en la normativa vigente.

ANEXO

ORDENANZA FISCAL Nº218 REGULADORA DE LA TASA POR LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS.

"I. PRECEPTOS GENERALES

Artículo 1.-

El presente texto se aprueba en ejercicio de la potestad reglamentaria y tributaria reconocida al Municipio de Burgos -en su calidad de Administración Pública de carácter territorial- en los artículos 4.1 a) y b) y 106 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, y de conformidad con lo previsto en los Artículos 15 a 27 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales y Disposición Adicional Cuarta de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

II. HECHO IMPONIBLE

Artículo 2.-

Constituye el hecho imponible de esta Tasa la prestación del servicio de transporte urbano de viajeros en el Municipio de Burgos.



III. DEVENGO

Artículo 3.-

La obligación de contribuir nacerá desde el momento en que se inicie la prestación del servicio.

IV. SUJETO PASIVO

Artículo 4.-

Son sujetos pasivos de esta Tasa quienes se beneficien de los servicios de transporte urbano de viajeros en el Municipio de Burgos.

V. CUOTAS TRIBUTARIAS

Artículo 5.-

Las cuotas tributarias de la Tasa regulada en esta Ordenanza se ajustarán a las siguientes Tarifas:

a) Billete ordinario, por viaje	1,20 €
b) Tarifa reducida: Jubilados o pensionistas mayores de 60 años, discapacitados, mayores de 60 años sin ingresos, familias numerosas, Bono social (desempleados o personas con sueldo precario)	0,06 €
c) Bonobur (tarjeta sin contacto), por cada viaje	0,24 €
d) Servicio nocturno "Buho"	
Billete ordinario	1,50 €
Bonobur (tarjeta sin contacto), por cada viaje	0,28 €
Tarifa reducida: Jubilados o pensionistas mayores de 60 años, discapacitados, mayores de 60 años sin ingresos, familias numerosas, Bono social (desempleados o personas con sueldo precario)	0,28 €
e) Bono Joven (hasta 26 años, incluidos), por viaje	0,13 €
f) Niños/as hasta 12 años incluidos y mayores de 65 años	Gratis
g) Gastos de emisión o reposición del Bonobur	2,00 €

VI. EXENCIONES Y BONIFICACIONES

Artículo 6. – Bonificación a pensionistas o jubilados mayores de 60 años, discapacitados o mayores de 60 años sin ingresos.

6.1. – Tendrán derecho a la concesión de la tarjeta de tarifa reducida:

a) Los pensionistas no dados de alta en ninguna actividad o régimen laboral, ni en situación asimilada al alta o jubilados al 100% de cualquier centro oficial (INSS, MUFACE, ISFAS, FONAS, etc.) mayores de 60 años.

b) Las personas mayores de 60 años que no perciban ningún tipo de ingreso por rendimiento de trabajo.

c) Los pensionistas por el concepto de incapacidad permanente total, incapacidad permanente absoluta o gran invalidez, sin límite de edad.

d) Los discapacitados físicos, psíquicos o sensoriales, con al menos un 33 por 100 de discapacidad.



6.2. – Para la obtención de las tarjetas de tarifa reducida todos los solicitantes deberán reunir las condiciones siguientes:

a) No superar dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM), a que se refiere el artículo 2.2.b) del Real Decreto Ley 3/2004, de 25 de junio (BOE del 26), por todos los ingresos brutos mensuales, computándose para ello todas las rentas incluidas en la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas del ejercicio anterior del solicitante, o en su caso en la información obrante en la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

b) Estar al corriente, en su caso, en el pago de las tasas o impuestos municipales.

6.3.- Los interesados deberán aportar, junto con la solicitud, los siguientes justificantes:

a. Certificado de todas las pensiones que se perciban, expedido por el Instituto Nacional de la Seguridad Social. (C/ Vitoria, 16 y Avda. Eladio Perlado, frente al Centro de Salud).

b. Certificado emitido por otros organismos oficiales, en su caso si da lugar.

c. Certificado de discapacidad, en su caso.

d. Las personas menores de 65 años deberán aportar también el informe de su vida laboral actual, con fecha no anterior a 3 meses antes de la finalización del plazo de solicitud de la tarifa reducida (Tesorería General: C/ Vitoria, 16, o Avda. Eladio Perlado, frente al Centro de Salud), fotocopia de su última nómina o nóminas (si está trabajando actualmente, en caso de discapacidad o incapacidad permanente total).

e. Una fotografía de carné actual y en color.

f. Fotocopia del Documento Nacional de Identidad.

g. Documento de autorización al SMYT para la consulta de datos de carácter fiscal. Para discapacitados menores o mayores dependientes fiscalmente de tutores, cumplimentar además los datos fiscales de éstos.

h. Justificante del abono de los gastos de emisión de la tarjeta en la entidad bancaria que se indique.

Artículo 7. – Mayores de 65 años.

7.1. – Tendrán derecho a la concesión de la tarjeta de tarifa gratuita:

a) Los mayores de 65 años que cumplen con los criterios fijados en el apartado 2 de este artículo.

7.2. – Los interesados deberán aportar, junto con la solicitud:

a) Una fotografía de carné actual, original y en color.

b) Fotocopia del Documento Nacional de Identidad.

c) Justificante de abono de los gastos de emisión de la tarjeta en la entidad bancaria que se indique.

Artículo 8.- Bonificación a familias numerosas.

8.1. – Tendrán derecho a la concesión de tarjeta de tarifa reducida: Los miembros de la familia numerosa, general o especial, o integrantes de las familias equiparadas a la misma, que tenga reconocida dicha condición, y cumplan los requisitos exigidos en los artículos 2 y 3 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, mientras duren los efectos del título acreditativo de citada condición.

8.2. – Para la obtención de las tarjetas de tarifa reducida de familia numerosa especial y general, todos los solicitantes deberán reunir las condiciones siguientes:

a) Tener reconocida la condición de familia numerosa.

b) Estar al corriente, en su caso, en el pago de las tasas o impuestos municipales.



c) Que los ingresos de la unidad familiar por todos los conceptos, no excedan de 5 veces y medio el Indicador Público de Renta de efectos Múltiples (IPREM), a que se refiere el artículo 2.2 del Real Decreto Ley 3/2004, de 25 de junio (BOE del 26), por todos los ingresos brutos mensuales, incrementándose este límite en el equivalente al IPREM por cada hijo a cargo, a partir del cuarto inclusive, con las particularidades recogidas en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.

8.3.- Los miembros de la familia numerosa general o especial interesados deberán aportar, junto con la solicitud oficial que se les entregará en las oficinas del Servicio, la siguiente documentación:

- Fotocopia autenticada del título oficial que reconozca la condición de familia numerosa, expedida por la Comunidad Autónoma de Castilla y León, u otra, debidamente actualizada.
- Una fotografía de carné actual, en color, de todos los miembros de la familia numerosa, mayores de doce años.
- Fotocopia del D.N.I. de todos ellos.
- Documento de autorización del SMYT para que pueda recabar datos de carácter fiscal, con los datos de cada uno de los miembros de la unidad familiar mayores de dieciocho años.
- Justificante del abono de los gastos de emisión de la tarjeta en la entidad bancaria que se indique.

8.4.- Las bonificaciones de las familias numerosas se solicitarán únicamente una vez, y estarán en vigor durante el tiempo que esté en vigor el Título de Familia Numerosa, siempre y cuando los interesados cumplan los requisitos exigidos por la Ordenanza vigente, debiéndose renovar dicha bonificación a la vez que se renueve el mencionado Título.

Artículo 9. – Bonificación social.

9.1. – Tendrán derecho a la concesión de la tarjeta de tarifa reducida:

- a) Los desempleados que no perciban ningún tipo de ingreso.
- b) Las personas con sueldos precarios, entendiéndose por este concepto aquellas personas que cumplen con los criterios fijados en el apartado 2. b) de este artículo.

9.2. – Para la obtención de las tarjetas de tarifa reducida todos los solicitantes deberán reunir las condiciones siguientes:

a) El conjunto de la unidad familiar no podrá superar el 1,3 de los ingresos determinados en el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM), a que se refiere el artículo 2.2.b) del Real Decreto Ley 3/2004, de 25 de junio (BOE del 26), por todos los ingresos brutos mensuales, computándose para ello todas las rentas incluidas en la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas del ejercicio anterior del solicitante, o en su caso en la información obrante en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en función del número de miembros de la misma, tal y como se muestra a continuación:

- 1 miembro: 1,3 IPREM.
- 2 miembros: 1,3 IPREM + 25%.
- 3 miembros: 1,3 IPREM + 55%.
- 4 miembros: 1,3 IPREM + 85%.
- 5 miembros: 1,3 IPREM + 115%.
- 6 miembros: 1,3 IPREM + 145%.
- 7 miembros: 1,3 IPREM + 175%.
- 8 miembros: 1,3 IPREM + 205%.
- 9 miembros: 1,3 IPREM + 235%.
- 10 miembros: 1,3 IPREM + 265%.



Por cada unidad familiar que supere los 10 integrantes se seguirá la secuencia numérica fijada en el párrafo anterior por cada miembro adicional.

b) Estar al corriente, en su caso, en el pago de las tasas o impuestos municipales.

c) Para los solicitantes que estén en situación de desempleo, se deberá acreditar su condición de desempleado.

9.3.- Los interesados deberán aportar, junto con la solicitud, los siguientes justificantes:

a) Certificado de todas las pensiones que se perciban, expedido por el Instituto Nacional de la Seguridad Social. (C/ Vitoria, 16 y Avda. Eladio Perlado, frente al Centro de Salud).

b) Certificado emitido por otros organismos oficiales, en su caso si da lugar.

c) Las personas desempleadas deberán aportar también el informe de su vida laboral actual,

con fecha no anterior a 3 meses antes de la finalización del plazo de solicitud de la tarifa reducida (Tesorería General: C/ Vitoria, 16, o Avda. Eladio Perlado, frente al Centro de Salud), fotocopia de su última nómina o nóminas (si está trabajando actualmente, en caso de discapacidad o incapacidad permanente total) así como la tarjeta de la oficina de empleo.

d) Una fotografía de carné actual y en color.

e) Fotocopia del Documento Nacional de Identidad.

f) Fotocopia del libro de familia.

g) Certificado de la declaración sobre la renta de las personas físicas del año anterior.

h) Copia de documentación acreditativa de la situación familiar (nulidad, divorcio, separación legal, familias monoparentales etc.)

i) Documentación acreditativa de no percibir pensión alimenticia, en su caso.

j). Documento de autorización al SMYT para la consulta de datos de carácter fiscal. Para discapacitados menores o mayores dependientes fiscalmente de tutores, cumplimentar además los datos fiscales de éstos.

k) Justificante del abono de los gastos de emisión de la tarjeta en la entidad bancaria que se indique.

Artículo 10- Bonificación Joven

10.1.- Tendrán derecho a la concesión de la tarjeta de tarifa reducida, las personas hasta 26 años (de 13 a 26 años incluidos)

10.2.- Los interesados deberán aportar, junto con la solicitud:

a) Fotocopia del DNI

b) Fotografía de carné actual, original y en color

c) Justificante del abono de los gastos de la emisión de la tarjeta en la entidad bancaria que se indique.

Artículo 11.- Tarifa gratuita para menores de 12 años (incluidos).

11.1.- Tendrán derecho a la concesión de la tarjeta de tarifa gratuita, los menores de 12 años, éstos incluidos.

11.2.- Los interesados deberán aportar, junto con la solicitud:

a) Fotocopia del DNI

b) Fotografía de carné actual, original y en color.

VII. NORMAS DE GESTIÓN

Artículo 12.-

Este servicio se presta directamente por el Ayuntamiento mediante órgano especial de administración dependiente del mismo, a través del "Servicio Municipalizado de Movilidad y



Transportes”, a quien corresponde la realización de las gestiones oportunas para la correcta aplicación de esta Ordenanza.

Artículo 13.-

Cuando por causas no imputables al sujeto pasivo, el servicio público o la actividad administrativa no se preste o desarrolle, procederá la devolución del importe correspondiente.

Artículo 14.-

El pago de la Tasa se efectuará:

a) En el momento de presentación al usuario del correspondiente billete o pasaje que le faculta para el recorrido de que se trate. El precio del billete ordinario se abonará directamente en el autobús con las monedas metálicas de 1 y 2 euros, y con las de 1, 2, 5, 10, 20 y 50 céntimos de euro, admitiéndose papel moneda exclusivamente de 5 euros.

b) En el momento de solicitud de los correspondientes Bonobur, en las oficinas de gestión facultadas al efecto por el Ayuntamiento de Burgos.

Artículo 15.-

Están exentos del pago de la tasa los menores de 12 años (de 0 a 12 años incluidos) y las personas mayores de 65 años.”

DISPOSICIONES FINALES

Primera. – En lo no previsto específicamente en esta ordenanza, regirán las normas de la Ley General Tributaria, de la ordenanza fiscal general y las disposiciones que, en su caso, se dicten para su aplicación.

Segunda. – La presente ordenanza, cuyo texto refundido fue aprobado definitivamente por el Pleno de la corporación, en sesión celebrada el día fecha 21 de septiembre de 2012, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Provincia n.º 189, de 5 de octubre de 2012, entró en vigor al día siguiente de su publicación.

Tercera. – La citada ordenanza ha sido modificada por el Pleno de la corporación, en sesión celebrada el día 10 de octubre de 2014. Una vez publicada esta modificación, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, permaneciendo vigente hasta su modificación o derogación expresa.

Cuarta. – La citada ordenanza ha sido modificada por el Pleno de la corporación, en sesión celebrada el día 28 de julio de 2017. Una vez publicada esta modificación, entrará en vigor el día 1 de septiembre de 2017, permaneciendo vigente hasta su modificación o derogación expresa.

Quinta. – La citada ordenanza ha sido modificada por el Pleno de la corporación, en sesión celebrada el día 8 de octubre de 2020. Una vez publicada esta modificación, entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, permaneciendo vigente hasta su modificación o derogación expresa.

Sexta. – La citada ordenanza ha sido modificada por el Pleno de la corporación, en sesión celebrada el día 19 de mayo de 2023. Una vez publicada esta modificación, entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, permaneciendo vigente hasta su modificación o derogación expresa.

Séptima. – La citada ordenanza ha sido modificada por el Pleno de la corporación, en sesión celebrada el día 16 de febrero de 2024, acordándose su aprobación definitiva en sesión plenaria de fecha 29 de abril de 2024. Una vez publicada esta modificación, entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, permaneciendo vigente hasta su modificación o derogación expresa.



Abierto debate interviene en doble turno los Sres. Martínez Acitores Puig, Manzanedo Gutiérrez y De la Rosa Villahoz y en un único turno el Sr. Arnáiz Hoyos, tal como consta en la video acta que se reproduce a continuación:

4. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/988580

5. Intervención de Fernando Martínez-Acitores Puig

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/992480

6. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1051282

7. Intervención de Ángel Jesús Manzanedo Gutiérrez

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1056359

8. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1349380

9. Intervención de Daniel De La Rosa Villahoz

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1352380

10. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1623730

11. Intervención de Ángel Jesús Manzanedo Gutiérrez

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1632734

12. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1889740

13. Intervención de Julio César Arnáiz Hoyos

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/1898460

14. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/2268329

Aprobado por mayoría absoluta, esto es, con el voto a favor de los 11 concejales del Grupo Popular y los 4 concejales del Grupo VOX, lo que hace un total de 15 votos favorables, el voto en contra de los 11 concejales presentes del Grupo Socialista y ninguna abstención.

4. Servicio Municipalizado de Movilidad y Transportes. Referencia: 8/2023/ORDENANZ

Aprobación inicial de la ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones del municipio de burgos



Para su exposición toma la palabra el Presidente del Consejo de Administración del Servicio Municipalizado de Movilidad y Transportes, Sr. López Rodríguez, tal como consta en la video acta que se reproduce a continuación:

1. Intervención de Francisco Javier Pindado

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/2298902

2. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/2305769

3. Intervención de José Antonio López Rodríguez

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/2310750

El Pleno conoce los siguientes ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS:

PRIMERO. - Con fecha 10 de noviembre de 2023 se dicta Resolución nº 2023012017, por el Presidente del Consejo de Administración del Servicio de Movilidad y Transportes en la que se pone de manifiesto lo siguiente:

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Artículo 14.3.a), establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y de conformidad con los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma, de no regresión y de quien contamina paga

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones establece en su artículo 2 lo siguiente:

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Este real decreto será de aplicación a los proyectos de ZBE que aprueben las entidades locales en cumplimiento de las obligaciones reguladas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

2. En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las cuales estarán contempladas en los planes de movilidad urbana sostenible.

3. Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal.

Para poder llevar a efecto la implementación de la zona de bajas emisiones, se necesita la redacción de la Ordenanza Municipal de Zona de Bajas Emisiones, en el ejercicio de las competencias que, en materia de medio ambiente urbano y de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, atribuye a los municipios el artículo 25 de Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen



Local, así como las atribuidas por el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre en relación con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y en el artículo 100 de la Ley 2/2001, de 4 de marzo de Economía Sostenible.

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la elaboración del proyecto de ordenanza, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

*Los problemas que se pretenden solucionar con la regulación de la zona de bajas emisiones
La necesidad y oportunidad de su regulación.
Los objetivos de la modificación de la norma.
Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.*

Por todo lo expuesto, esta Presidencia, en ejercicio de las competencias conferidas por Decreto de Alcaldía de 22 de junio de 2023 DISPONE:

ÚNICO: Acordar la realización del trámite de consulta pública previa al procedimiento de elaboración de la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Burgos, previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

SEGUNDO. - De conformidad con la Resolución mencionada se realizó el trámite de consulta pública previa durante el plazo de un mes.

TERCERO. - La Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el 24 de abril de 2024 acordó la aprobación del Proyecto de Ordenanza reguladora de la ZBE del municipio de Burgos

CONSIDERACIONES JURIDICAS:

La Declaración de Emergencia Climática (línea prioritaria nº 17), el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (apartado 3.2 - medida 2.1) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (medida T.1.2), la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Artículo 14.3.a), establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones.



El Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones establece en su artículo 2.3 que **“Las Zonas de Bajas Emisiones serán definidas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal.”**

El artículo 10 del Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre dispone que “Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un **proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en el Anexo I.A”**

Este marco normativo nos exige la aprobación de una Ordenanza municipal, a efectos de definir y regular la Zona de Bajas Emisiones, estableciendo, como instrumento fundamental para implantar este modelo de movilidad más sostenible, la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante de acuerdo con lo dispuesto en el apartado E del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, a fin de regular el acceso al área a los vehículos más contaminantes y favorecer un modelo de movilidad de bajas emisiones.

El artículo 56 del RD Legislativo 781/1986, de 7 de abril por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local establece que:

“La aprobación de las Ordenanzas locales se ajustará al procedimiento establecido en el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril.

Actuaciones previas al procedimiento.

El artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, (en adelante Ley de Procedimiento Administrativo Común) impone la obligación de sustanciar una consulta pública con carácter previo a la elaboración del proyecto de Ordenanza a través del portal web del Ayuntamiento, en la que se recabará la opinión de las personas y de las organizaciones más representativas y afectadas por los problemas que se pretenden solucionar con la Ordenanza y las posibles alternativas a la regulación propuesta.

Como se ha indicado en los Antecedentes, con fecha 10 de noviembre se dicta Resolución por el Presidente del Consejo de Administración del Servicio de Movilidad y Transportes por la que se acuerda la realización del trámite de consulta pública previa al procedimiento de aprobación de la Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Burgos, previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

Procedimiento:

El artículo 127.1 a) de la ley de Bases de Régimen Local, establece que corresponde a la Junta de Gobierno Local la aprobación de los proyectos de Ordenanzas.



El Reglamento del Servicio de Movilidad y Transportes (BOP nº 153) establece que corresponde al Consejo de Administración del Servicio: "Proponer al Pleno del Ayuntamiento la aprobación de reglamentos, ordenanzas y normas de funcionamiento de los servicios de su competencia

Se aplica el régimen propio de aprobación de las Ordenanzas de las Entidades Locales, regulado en el **artículo 49 de la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local**.

El artículo 49 establece:

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.

d) Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y aprobación definitiva por el Pleno.

Si no se presentan reclamaciones se entiende definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.

Publicación y entrada en vigor.

El artículo 70.2 de la Ley de Bases de Régimen Local establece que las Ordenanzas deberán ser publicadas 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. de Ley de Bases de Régimen Local.

Actuaciones posteriores a la entrada en vigor de la Ordenanza.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el órgano titular de la potestad normativa, en este caso el Pleno, debe revisar periódicamente su normativa vigente para adaptarla a los principios de buena regulación y comprobar la medida en que la norma en vigor ha conseguido los objetivos previstos.

CONTENIDO DE LA ORDENANZA DE ZONA DE BAJAS EMISIONES:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto y finalidad

Artículo 2. Competencia

Artículo 3. Definiciones

CAPÍTULO 2. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL

Artículo 4. Objetivos de la ZBE



CAPÍTULO 3. DETERMINACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES Y RÉGIMEN DE USOS

Artículo 5. Ámbito de aplicación

Artículo 6. Delimitación

Artículo 7. Usos de la ZBE

Artículo 8. Accesos temporales a la ZBE

Artículo 9. Control de accesos

Artículo 10. Sistemas de monitorización y seguimiento de la ZBE

Artículo 11. Estacionamiento en la Zona de Bajas Emisiones

Artículo 12. Medida específica de restricción del tráfico

CAPÍTULO 4. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 13. Procedimiento sancionador

Artículo 14. Infracciones y sanciones

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. Protección de datos de carácter personal

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. Aprobación de las directrices

DISPOSICIÓN FINAL. Entrada en vigor

ANEXO I. Calles y plano de la ZBE

El Reglamento del Servicio de Movilidad y Transportes (BOP nº 153) establece que corresponde al Consejo de Administración del Servicio: "Proponer al Pleno del Ayuntamiento la aprobación de reglamentos, ordenanzas y normas de funcionamiento de los servicios de su competencia.

A la vista de cuanto antecede, **se propone al Pleno que adopte el siguiente acuerdo:**

PRIMERO. - La aprobación inicial de la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Burgos.

SEGUNDO. - Que conforme a lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 7/85, de 2 de abril, se someta este acuerdo a información pública y dar audiencia a los interesados por el plazo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias, a cuyo efecto se publicará en el BOP



Abierto debate, intervienen en doble turno los Sres. De la Rosa Villahoz, Martínez Peña, López Rodríguez, tal como consta en la video acta que se reproduce a continuación:

4. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/2631360

5. Intervención de Daniel De La Rosa Villahoz

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/2642644

6. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/3215269

7. Intervención de Raúl Martínez Peña

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/3230360

8. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/3392750

9. Intervención de José Antonio López Rodríguez

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/3398900

10. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/3892750

11. Intervención de Daniel De La Rosa Villahoz

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/3895250

12. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/4011889

13. Intervención de Raúl Martínez Peña

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/4017661

14. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/4136970

15. Intervención de José Antonio López Rodríguez

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/4141140

16. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/4156710

Aprobado por mayoría absoluta, esto es, con el voto a favor de los 11 concejales del Grupo Popular y los 4 concejales del Grupo VOX, lo que hace un total de 15 votos favorables, el voto en contra de los 11 concejales presentes del Grupo Socialista y ninguna abstención.



5. Alcaldía. Referencia: 6/2024/PLENO

Propuesta de habilitación a la Alcaldía para el otorgamiento de la medalla de oro de la ciudad a la Policía Nacional.

1. Intervención de Francisco Javier Pindado

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/4181432

2. Intervención de Cristina Ayala Santamaría

https://videoacta.aytoburgos.es/pleno_2024_04_29/1631/4189160

El Pleno conoce la siguiente exposición de motivos:

La Policía Nacional cumple 200 años en el año 2024. Por ese motivo se propone al Pleno del Ayuntamiento que otorgue a dicha Policía la Medalla de Oro de la Ciudad en reconocimiento a su servicio en pro de garantizar los derechos y la seguridad de los ciudadanos desde el año 1824.

A continuación, se exponen los méritos que muestran sus logros con el fin de que sea valorada dicha solicitud.

MÉRITOS PARA LA CONCESIÓN DE LA MEDALLA DE ORO DE LA CIUDAD A LA POLICÍA NACIONAL

El 13 de enero de este año, se han cumplido 200 años de la fundación de la Policía Nacional, lo que hace que la Policía Nacional sea el cuerpo estatal más antiguo de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de España.

El 13 de enero de 1824, y por iniciativa del Rey Fernando VII, se promulgó la Real Cédula por la que se creaba la Policía General del Reino, antecedente histórico de la Policía Nacional. Esta Cédula configuraba las bases de la primera institución policial estatal, independiente, autónoma, de carácter civil y vocación urbana, con implantación en los núcleos de población más importantes de España donde, básicamente se mantiene en la actualidad.

A lo largo de estos dos siglos de existencia, y a pesar de haber contado con diferentes denominaciones, la Policía Nacional ha servido de forma ininterrumpida a todos los ciudadanos y a España, siempre con un mismo espíritu de servicio público, velando por la seguridad y como garante del bienestar y la convivencia.

En el transcurso de estos 200 años, la Policía ha sabido evolucionar y adaptarse a los desafíos de cada época, forjando en ese largo recorrido unos principios y valores que surgen del esfuerzo, el sacrificio y el heroísmo. Por ello, y fruto de la estricta profesionalidad, de la vocación policial y del servicio de los miles de policías que han formado y forman parte de esta institución

a lo largo de su historia, la Policía Nacional es hoy una de las instituciones más queridas y valoradas por la sociedad.

La conmemoración de este bicentenario se llevará a cabo durante todo el año, con numerosas actividades, lo que hace que sea un acontecimiento de gran interés público.

La celebración de este aniversario no puede pasar desapercibida, por lo que se ha considerado oportuno, en señal de agradecimiento por su disposición y su trabajo en beneficio de los ciudadanos, otorgar la Medalla de Oro de nuestra Ciudad.

Bajo el lema 'Comprometidos contigo', el bicentenario es un hito histórico que conforma a la Policía Nacional como el cuerpo estatal más antiguo de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de España. Considerado como acontecimiento de excepcional interés público, contará con diversos actos a lo largo del 2024 por todo el territorio nacional.

La Policía Nacional «está implicada con la ciudadanía» y «trabaja cada día por mejorar y hacerse más moderna e innovar y gestionar nuevas situaciones». La Historia de la Policía Nacional es la historia de Burgos. Un Cuerpo que empezó andando y yendo a caballo por las ciudades ahora trabaja con drones y ciberinteligencia» como ejemplo de la importante evolución que ha protagonizado la Policía Nacional.

La Policía Nacional ha trabajado incansablemente por y para los ciudadanos, y lo ha hecho con entrega y eficacia, hasta convertirse, por méritos propios, en una institución sólida, útil y fiable. Así ha ganado su capital más valioso: la legitimidad social, porque la sociedad, de la que nos nutrimos y que constituye su razón de ser, valora el trabajo que lleva a cabo para proteger uno de los grandes patrimonios de Burgos y del resto de España: la seguridad pública.

La historia del Cuerpo

Tras su creación, en 1844 se conocía como Cuerpo de Protección y Seguridad; después, de Vigilancia y posteriormente de Seguridad y Vigilancia. En 1942 pasó a denominarse Cuerpo General de Policía y, en 1978, Cuerpo Superior de Policía, de naturaleza civil, que coexistía con el Cuerpo de Policía Armada, que cambió su nombre con posterioridad por el de Cuerpo de Policía Nacional, con estructura y organización militares.

Finalmente, en 1986 se integraron ambos cuerpos en uno solo, el Cuerpo Nacional de Policía, cuya denominación pasó a ser Policía Nacional en el año 2015.

Actualmente la Policía Nacional cuenta con unos 74.000 agentes, de los que 12.600 son mujeres, lo que supone casi el 18% de su plantilla total. Cuatro de ellas, comisarias principales, forman parte de la Junta de Gobierno de la Policía Nacional.

Por todo lo citado anteriormente, y en base al capítulo 8 del Procedimiento de Concesión de Distinciones, en su artículo 18 "*Normativa del procedimiento previo*" punto 2: *Cuando se trate de conceder honores a personalidades o entidades nacionales o internaciones y*



exigencias de tiempo así lo aconsejen, el expediente podrá ser sustituido por un escrito razonado del alcalde dirigido al pleno de la Corporación, previo conocimiento de la Junta de Portavoces, que facultará al propio alcalde para conferir la distinción o distinciones que juzgue adecuadas, dando cuenta en la primera sesión plenaria que se celebre.

A la vista de cuanto antecede, **se propone al Pleno que adopte el siguiente acuerdo:**

Facultar a la Alcaldía para conferir, como distinción honorífica, la Medalla de Oro de la Ciudad de Burgos, a la Policía Nacional y en su representación a la Comisaría Provincial de Burgos.

Aprobado por unanimidad.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión, siendo las 11:45, de la que se extiende la presente Acta, de todo lo cual, como Secretario, doy fe.