



22.º El **artículo 49.5** queda redactado en los siguientes términos para concretar las condiciones que temporal y excepcionalmente puede modificarse el horario del SER:

“**Artículo 49.2.** El horario de ordenación del estacionamiento será:

- a) de nueve a veintiuna horas con carácter general, de lunes a viernes no festivos;
- b) de nueve a quince horas los sábados;
- c) no se presta servicio de estacionamiento regulado los domingos y festivos;
- d) de nueve a quince horas en el mes de agosto de lunes a sábado no festivos;
- e) de nueve a quince horas los días 24 y 31 de diciembre.

Con carácter excepcional la Junta de Gobierno o el órgano en que delegue podrá, por motivos de seguridad, de seguridad vial, de protección de la integridad de los espacios públicos y privados y del patrimonio de las Administraciones Públicas, en los términos previstos en el artículo 25, o en razones de protección medioambiental en los términos previstos en el artículo 35, por razones de salud pública, protección civil, para garantizar el ejercicio del derecho a votar en los procesos electorales o como consecuencia de trabajos de ordenación y ejecución de obras en el espacio viario, modificar temporalmente el horario de ordenación del estacionamiento en la totalidad del AER o en una zona o zonas del AER por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante.

El acuerdo o decreto que establezca la suspensión deberá concretar su ámbito geográfico y temporal de aplicación, así como las condiciones específicas que resulten de aplicación. El acuerdo o decreto será objeto de publicación oficial en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de publicación electrónica en el sitio web municipal y en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid, y se dará difusión de su contenido a través de los medios de comunicación, redes sociales y aplicaciones móviles”.

23.º El **artículo 172.2** queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 172.2. Por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y ciclos adaptados para la concreta actividad, que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de persona o personas



distintas a quien conduzca el vehículo, se somete al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- a) El uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción.
- b) La contratación de seguros de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras.
- c) El sometimiento del vehículo a mantenimiento preventivo y correctivo”.

24.º El **artículo 176.6** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 176.6.** Es obligatorio el uso de casco homologado o certificado en la circulación de VMP para:

- a) las personas menores de dieciocho años de edad;
- b) por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, toda persona que circule en VMP para el desarrollo de actividades de reparto de paquetería, comida, bienes y distribución urbana de mercancías (en adelante, DUM) en general.

Sin perjuicio de lo anterior, por motivos de seguridad vial se recomienda a todas las personas usuarias de VMP el uso de casco homologado o certificado para circular en todo tipo de vías.”

25.º Se suprime el apartado 4 de **artículo 177**. El apartado 3.c) del artículo 177 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 177.3.c). Por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora”.

26.º El primer párrafo del **artículo 179.1** queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 179.1. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento



especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, la circulación en vía pública urbana de los VMP que se empleen para el desarrollo de la actividad económica consistente en la realización de itinerarios turísticos que incluya el arrendamiento de VMP se somete al cumplimiento de los siguientes requisitos: (...)”.

27.º El **artículo 179.2** queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 179.1. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, la circulación en vía pública urbana de los VMP que se empleen para el desarrollo de la actividad económica consistente en el reparto de paquetería, comida, bienes y DUM en general, deberán contar en todo caso para poder circular con un seguro de responsabilidad civil que responda de los posibles daños que se pudieran ocasionar a terceros, que cubra como mínimo un importe de un millón de euros”.

28.º El **artículo 185.2** queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 185.2. Aquellos de longitud inferior a cinco metros en los que la carga sobresalga hasta el tercio de la longitud del vehículo por cada extremo anterior y posterior”.

29.º El primer párrafo del **artículo 192.1** queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 192.1. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de salud pública, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, las bicicletas y los vehículos de movilidad personal de titularidad privada destinados a su arrendamiento en el espacio público municipal, deberán cumplir en todo momento los siguientes requisitos y obligaciones para su circulación y estacionamiento en vías y espacios públicos municipales: (...)”.

30.º Se suprime el apartado 4 del artículo 228 relativo a la actualización al IPC de la cuantía de las multas coercitivas por la Ley de desindexación de la economía española. Como consecuencia de ello el artículo 228 queda redactado en los siguientes términos:



“Artículo 228. Multas coercitivas.

1. Cuando las personas obligadas incumplan las órdenes de entrega de la TEPMR cuya retirada haya sido previamente ordenada y notificada a su titular por la autoridad municipal, como consecuencia de resolución que declare la caducidad o revocación, podrán imponerse por el órgano municipal que tenga delegada las competencias de gestión del tráfico, previo apercibimiento, multas coercitivas como medio de ejecución forzosa de dicho acto con base en los artículos 100.1.c) y 103 de la LPAC en relación con el artículo 52 de la LCREM.
2. La cuantía de las multas coercitivas será de trescientos euros.
3. Si impuesta la multa coercitiva la persona titular de la TEPMR persistiera en el incumplimiento de la orden de entrega de dicha Tarjeta, se procederá a reiterarla por cuantos períodos de quince días sean suficientes para lograr el cumplimiento de lo ordenado.
4. La multa coercitiva es independiente de las sanciones que puedan imponerse con tal carácter y compatible con ellas.”

31.º El primer párrafo del **artículo 230.1** queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 230.1. Al objeto de asegurar el cumplimiento de la normativa acústica, los vehículos afectos a la gestión directa por la Administración Municipal de servicios públicos, tanto en propiedad como en arrendamiento financiero con o sin opción de compra, así como los vehículos de titularidad de terceros que estén afectos a la prestación indirecta de servicios municipales y la ejecución de obras municipales, ya sea en virtud de concesiones de obra pública municipal, concesiones de servicios, contratos de servicios al Ayuntamiento de Madrid y contratos de obras municipales, se someterán a inspección técnica en el Centro Municipal de Acústica (en adelante, CMA), con una periodicidad mínima de cuatro años, así como a las inspecciones puntuales requeridas por los servicios técnicos municipales competentes tanto de oficio como a resultas de denuncia administrativa por contaminación acústica”.

32.º El **artículo 232.1.b)** queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 232.1. b) Los eventos de afluencia neutra que con carácter excepcional, y atendiendo a las razones imperiosas de interés general de seguridad pública, seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, protección de los derechos, protección de la seguridad y la salud de las personas consumidoras o destinatarias de los servicios, protección del patrimonio y de entorno urbano, haya previamente determinado la Junta de Gobierno u órgano en que delegue



mediante acto administrativo en atención a los supuestos de especial afección a la movilidad urbana o a la seguridad vial, o en atención a la concentración de personas en un espacio territorial. El acuerdo deberá ser objeto de publicación oficial en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, así como electrónicamente en el portal web municipal”.

33.º El artículo 231.4 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 231.4. Los AME contendrán los elementos contemplados en los subapartados a) a c), i), k) y m) del artículo 231.4”.

34.º Se suprime el apartado d) del artículo 233.5. El artículo 233 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 233. Innovación, desarrollo tecnológico y pruebas técnicas para una movilidad segura, sostenible y conectada.

1. El Ayuntamiento de Madrid impulsará la innovación y el desarrollo tecnológico para fomentar la seguridad vial, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental de la movilidad y el transporte urbanos, a través del desarrollo de experiencias piloto y su participación en proyectos internacionales, europeos y nacionales en colaboración con el sector privado.

2. En los supuestos contemplados en el artículo 47 del RGV el Ayuntamiento de Madrid emitirá, en el procedimiento de concesión de autorizaciones especiales de la DGT, el informe preceptivo contemplado por la normativa estatal de tráfico, incluyendo los procedimientos de autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías urbanas abiertas al tráfico en general para la realización de pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes y laboratorios oficiales.

3. Se somete a autorización municipal la realización de pruebas, ensayos de investigación y experiencias piloto en vías públicas urbanas del término municipal de Madrid:

a) para la prueba, circulación, parada y estacionamiento en vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid de vehículos no sujetos a autorización de la DGT conforme a lo previsto en el artículo 47 de RGV y la normativa estatal de tráfico;

b) para la experimentación, testeo y prueba en condiciones reales de los elementos o accesorios de vehículos, dispositivos tecnológicos de seguridad vial y control del cumplimiento de la normativa, de señalización, gestión y vigilancia de la circulación y el estacionamiento, elementos tecnológicos de



conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias, transporte de personas, transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad, eficiencia energética, sostenibilidad medioambiental, y movilidad como servicio.

Quienes promuevan las pruebas, ensayos o experiencias piloto deberán presentar su solicitud, que dirigirán al órgano municipal competente en materia de innovación y emprendimiento, en la que justifiquen su necesidad y el interés público que pueda suponer para la ciudadanía y para la ciudad de Madrid, y concretar su finalidad, contenido, periodo o fechas concretas, duración prevista y la propuesta de ubicación, debiendo aportar el estudio de seguridad y de afección a la movilidad.

Sin perjuicio de la legítima satisfacción de los intereses privados del promotor, se podrá desestimar toda solicitud que no responda, al menos en parte, a la satisfacción de los intereses generales legalmente encomendados al Ayuntamiento de Madrid.

Una vez completada la documentación de la solicitud y previo estudio técnico municipal de la misma el Ayuntamiento de Madrid podrá, en su caso, conceder la autorización haciendo constar el tipo de ensayo a realizar, el ámbito o espacio territorial en que podrá realizarse la experimentación tecnológica o las pruebas técnicas o su itinerario, duración y demás condiciones en que deba desarrollarse.

El Ayuntamiento de Madrid podrá habilitar y delimitar espacios físicos para la realización de las pruebas que deberán garantizar la seguridad de los participantes, de terceros y de las infraestructuras y patrimonio de las Administraciones Públicas.

4. Sin perjuicio del obligado cumplimiento de la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial y de la obtención de cuantas autorizaciones exija dicha normativa, por motivos de seguridad, seguridad vial, protección civil, salud pública, protección de medio ambiente, protección del patrimonio municipal y el carácter limitado del espacio público se somete a autorización municipal:

a) La circulación de vehículos autónomos, tanto tripulados como no tripulados, y de vehículos de conducción remota por cualquier vía pública urbana apta para dicha circulación.

b) La circulación de vehículos autónomos, tanto tripulados como no tripulados, por cualquier acera, calle peatonal, zona y calle de especial protección para el peatón, y por cualquier espacio público destinado al tránsito peatonal o a la estancia de personas.



Dicha autorización podrá desestimarse por motivos de seguridad, seguridad vial, salud pública, accesibilidad universal, sostenibilidad ambiental, protección del patrimonio y otros motivos de interés general.

5. Las condiciones de seguridad vial para la concesión, en su caso, de las autorizaciones previstas en este artículo se determinarán por la Policía Municipal.

6. El sujeto solicitante de las autorizaciones previstas en esta disposición deberá:

a) Acreditar ante la Administración municipal la disposición de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudieran ocasionarse a personas y bienes, así como al patrimonio municipal, que deberá mantener en vigor y al corriente de pago durante el periodo de vigencia de la autorización, incluida su posible prórroga. El seguro deberá garantizar una cobertura de al menos un millón de euros, excepto en aquellos proyectos en los que por no verse afectada la seguridad vial los servicios municipales consideren suficiente el aseguramiento por una cuantía inferior que deberá determinarse motivadamente en las condiciones de la autorización.

b) Presentar un análisis general de riesgos y un análisis de riesgos específicos en materia de movilidad.

c) Las pruebas técnicas y ensayos y las prácticas de innovación que requieran la instalación temporal o permanente en bienes de patrimonio municipal o el acceso a recursos o redes municipales, incluyendo la red eléctrica, la iluminación, la fibra y el resto de telecomunicaciones, exigirán para su autorización la previa presentación de un aval que garantice la protección de patrimonio municipal y asegure el coste de retorno de los bienes municipales a la situación original previa a la autorización.”

35.º El artículo 236.2.c) queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 236.2.c). Cuando, inmovilizado un vehículo, el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, salvo si deposita el importe de la sanción y de los gastos de inmovilización”.

36.º El artículo 240.2 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 240.2. Los citados vehículos tendrán la consideración de residuo de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.b) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, cuando se presuman abandonados”.



37.º El artículo 242.5.d) queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 242.5.d). En las infracciones detectadas por radares y foto-rojos: la importancia de respetar la normativa de tráfico para garantizar la seguridad vial y la convivencia de quienes transitan por las vías públicas. En los accesos indebidos a ZBEDEP: la necesidad de proteger la salud y la seguridad de las personas así como del resto de objetivos de cada respectiva ZBEDEP”.

38.º El artículo 243.3 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 243.3. Las empresas de arrendamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, VMP y las dedicadas a actividades de ocio, turísticas o comerciales que utilicen para el desarrollo de su actividad tales vehículos serán responsables de las infracciones cometidas contra los preceptos de este título, salvo que el hecho infractor sea de carácter personalísimo, en cuyo caso lo será la persona usuaria o conductora del vehículo de que se trate”.

39º Se modifica el artículo 244.4.j) que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 244.4.j). La ocultación, manipulación o falsedad de los datos o de la documentación aportada para la obtención de cualquier autorización concedida conforme a lo previsto en esta ordenanza, que no constituya infracción en materia de seguridad vial”.

40.º Se modifica el artículo 244.6.e) que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 244.6.e). La reincidencia en la comisión en el término de un año de infracciones de la misma naturaleza de los apartados 3 a 5, ambos inclusive, que hayan sido declaradas firmes en vía administrativa”.

41.º El apartado 1 de la Disposición transitoria primera queda redactado en los siguientes términos:

“1. La obligación general del artículo 6.5 de exhibición del distintivo ambiental resulta exigible desde el 24 de abril de 2019 para los vehículos con clasificación ambiental según su potencial contaminante B, C, ECO, CERO Emisiones y futuras categorías. Para los vehículos con clasificación ambiental A solo resultaría exigible a partir de los tres meses contados desde que la DGT creara el oportuno distintivo”.

42.º El apartado b) de la Disposición final segunda queda redactado en los siguientes términos:



“Disposición final segunda. b). Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza, que no podrán tener carácter normativo”.

43.º El apartado 2.c) de la disposición transitoria tercera queda redactado en los siguientes términos:

“Disposición transitoria primera.2.c) Hasta el 31 de diciembre de 2024 los vehículos, tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE.

44.º El número 3 relativo del apartado primero del anexo II queda redactado en los siguientes términos:

“El órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE podrá, con carácter excepcional, conceder mediante resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, permisos extraordinarios de acceso a Madrid ZBE por una duración máxima de un año natural, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 y 2”.

45.º El subapartado primero.12.a).1.º.1 del anexo III queda redactado en los siguientes términos:

“Vehículos con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos (industrial pesado):

- a. Grupo 21: camión con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos y menor o igual de dieciocho mil kilogramos.
- b. Grupo 22: camión con MMA mayor de doce mil kilogramos.
- c. Grupo 25: furgón con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos y menor o igual de doce mil kilogramos.
- d. Grupo 26: furgón con MMA mayor de doce mil kilogramos”.

46.º El subapartado primero.14.b) del anexo III queda redactado en los siguientes términos:



“Se permitirá el acceso de los vehículos de la autoescuela destinados a la práctica de la conducción con clasificación ambiental C, exclusivamente cuando estén clasificados en el grupo 05 escuela de conductores del epígrafe C del anexo II del RGV”.

47.º El **subapartado primero.22 del anexo III** queda redactado en los siguientes términos:

“El órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a la ZBEDEP Distrito Centro podrá conceder por resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas permisos extraordinarios de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 a 21 ambos inclusive, en los términos previstos en el artículo 22.9”.

48.º El **subapartado primero.8 del anexo IV** queda redactado en los siguientes términos:

“El órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Plaza Elíptica podrá conceder por resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, permisos extraordinarios de acceso a la citada ZBEDEP, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 a 7 ambos inclusive, en los términos previstos en el artículo 22.9”.

49.º Se modifican las siguientes definiciones del **anexo VI**:

“Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera.

Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

Carril-bici: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

Carril bici protegido: Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

Pista-bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de la calzada y de las aceras.

Senda-ciclable: Vías para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



Zona o calle residencial: Zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Deberán señalizarse mediante la señal S-28 (calle residencial).”

50.º La **Disposición Transitoria Segunda** de la Ordenanza modificante queda redactada en los siguientes términos:

“Disposición transitoria segunda. Eficacia de las obligaciones exigibles en los pliegos de los contratos administrativos municipales.

Las obligaciones reguladas en los artículos 229.2 y 230.2 resultarán exigibles para los procedimientos administrativos de contratación cuyo acuerdo de inicio se adopte a partir del 1 de febrero de 2022.”

51.º El **apartado b) de la Disposición final segunda** de la ordenanza modificante queda redactado en los siguientes términos:

“Disposición final segunda. b). Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza, que no podrán tener carácter normativo”.

52.º El **apartado 2.b) de la Disposición final tercera** de la ordenanza modificante queda redactado en los siguientes términos:

“b) El apartado diez del artículo único, en lo relativo a la modificación del artículo 24 de la OMS”.

53.º En el apartado 2.4 de la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

“6º) Se da una nueva redacción al Libro IV sobre Disciplina viaria para incluir exclusivamente: en su título primero las infracciones en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, en ejercicio de la habilitación contenida en el artículo 7 de la LTSV y el artículo 39.2 de la LCREM, en los términos previstos en el Título V de la los artículos de la LTSV ; y en su título segundo, las infracciones en materia de convivencia y protección de patrimonio municipal en ejercicio de la habilitación legal de artículo 139 de la LBRL, en los términos previstos en los artículos 139 a 141 de la LBRL.”



“Se adiciona una disposición final segunda sobre interpretación y desarrollo de la OMS que atribuye al Alcalde y la Junta de Gobierno la facultad, dentro de su ámbito competencial, de aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza, que no podrán tener carácter normativo.

En este sentido y al objeto de garantizar la seguridad jurídica, todas las atribuciones competenciales recogidas en la ordenanza carecen de carácter normativo, al tener por objeto la ejecución de la OMS en supuestos concretos mediante la adopción de actos administrativos que se agotan en su cumplimiento”.

“Por motivos de técnica normativa y al objeto de completar su omisión en octubre de 2018, se adiciona una nueva disposición final tercera relativa a la publicación, entrada en vigor y comunicación.”

54.º En el apartado 3.2 de la MAIN se introducen los siguientes cambios:

“11.- Se da una nueva redacción al Libro IV sobre Disciplina viaria para centrarse en las infracciones en materia de tráfico, circulación y seguridad vial reguladas en la LTSV, y las infracciones en materia de convivencia y protección de patrimonio reguladas en conforme a la LBRL.

El libro IV sobre disciplina se divide en dos títulos: el primero de ellos, formado por los artículos 234 a 242, aborda el régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial conforme a lo previsto en el título V de la LTSV, en ejercicio de la habilitación contenida en el artículo 7 de la LTSV y el artículo 39.2 de la LCREM; el título segundo, formado por los artículos 243 a 245, establece el régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal conforme a lo previsto en el título XI a LBRL, en ejercicio de la habilitación legal de artículo 139 de la LBRL.

12.- Se concreta la regulación de la exigencia de planes y análisis de movilidad para la autorización de los eventos que conlleven una afluencia de personas relevante a efectos de la movilidad urbana o al transporte público colectivo de viajeros.

13.- Se suprime la regulación de contenidos sancionadores medioambientales que, o bien han sido objeto de regulación específica en las ordenanzas municipales sectoriales en materia de medio ambiente, como la OCAS, o bien no tiene sentido regular en esta ordenanza porque su objeto es el tráfico, la circulación y la seguridad vial, y porque las infracciones a la normativa medioambiental se sancionan conforme a la legislación medioambiental estatal o autonómica aplicable. De este modo las infracciones en materia de calidad del aire seguirán sancionándose, como hasta ahora, mediante la aplicación de la LCA.



14.- Por idéntico motivo se suprimen las referencias al régimen sancionador de la Ley 16/1997, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid porque: la OMS es una ordenanza de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y no de transporte; y porque el régimen sancionador en materia de transporte se rige por lo dispuesto en las citadas Leyes”.

“c) Se da un nuevo contenido a los anexos II a IV, ambos inclusive, para facilitar la claridad en el conocimiento y la aplicación por la ciudadanía de la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) Distrito Centro y Plaza Elíptica, y posibilitar la participación de los ciudadanos en su aprobación mediante el trámite de información pública”.

55.º En el apartado 4.4 de la MAIN se introduce el siguiente párrafo:

“En los primeros borradores del proyecto normativo se incluía, en la disposición derogatoria única, la derogación expresa del Acuerdo de 29 de octubre de 2018, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se desarrolla el régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones Distrito Centro.

Dicho contenido ha sido eliminado como consecuencia de seis sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (en adelante, TSJM) que declararon la nulidad de la regulación de Madrid Central (artículos 21 a 23 y disposición transitoria tercera de la OMS) , de Colonia Marconi (artículo 25 de la OMS) por defectos formales durante su tramitación concretados en la insuficiencia en la información pública y en la memoria presupuestaria. La primera de las sentencias ha devenido firme mediante auto del Tribunal Supremo, como consecuencia de la inadmisión a trámite del recurso de casación interpuesto por la asociación “AEDENAT Ecologistas en Acción” contra la citada sentencia.

Las restantes cinco sentencias del TSJM que anularon los artículos 21 a 23 y la disposición transitoria tercera se encuentran pendientes del trámite de admisión, por el Tribunal Supremo, de los recursos de casación interpuestos por la citada asociación “AEDENAT Ecologistas en Acción”.

14.- Dictamen preceptivo de la Dirección General de Asesoría Jurídica:

En fecha 19 de mayo de 2021 se solicita dictamen preceptivo a la Dirección General de Asesoría Jurídica, a la que se remite documentación complementaria en fecha 25 y 26 de mayo de 2021.

En fecha 27 de mayo de 2021 se emite, con carácter preceptivo, Dictamen de la Asesoría Jurídica Municipal conforme a lo dispuesto en el artículo 57.1.a) del Reglamento Orgánico del Gobierno y Administración del Ayuntamiento de Madrid, en relación con



el apartado 6º.5.1.a) del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Alcaldía.

En Madrid, a 27 de mayo de 2021.

LA DIRECTORA DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

ALONSO ANCHUELO, MARTA

Cargo:D.G. DE GESTION Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACION

Fecha: 27/05/2021

Marta Alonso Anchuelo