

PROYECTO INICIAL DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018.

En Madrid, a 27 de mayo de 2021

PREÁMBULO

I

La principal y más relevante obligación de los Poderes Públicos es la protección del derecho fundamental a la vida, y del derecho constitucional a la salud de las personas, como los bienes jurídicos sujetos a la máxima protección otorgada por nuestra Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, que sirven de corolario para la totalidad del resto de derechos fundamentales y de la totalidad de los derechos individuales.

La movilidad urbana sostenible posibilita el ejercicio efectivo de los derechos individuales de forma compatible con la protección de la salud y la integridad física de las personas, a través de la seguridad vial y las medidas para la mejora de la calidad de aire y la protección del medio ambiente urbano.

El espacio público posibilita el ejercicio de derechos y libertades mediante la convivencia cívica. En este sentido, la movilidad y el acceso y uso del siempre valioso y limitado espacio público urbano supone una de las más relevantes formas de convivencia social de la ciudadanía, que debe emplearse para facilitar el desarrollo de la actividad económica, el progreso social y técnico, de forma medioambiental y energéticamente sostenible y plenamente compatible con la protección del derecho a la vida y a la salud.

II

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial que se aprueba por el Ayuntamiento de Madrid en ejercicio de las siguientes competencias propias:

1º) Tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías declaradas vías urbanas, así como sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos en virtud de los artículos 38 a 46 y 33 de la Ley 22/2206, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM).

2º) Regulación de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de los artículos 39.1 y 33 de la LCREM.

3º) Seguridad vial, en virtud de los artículos 40 y 33 de la LCREM y 7 de la LTSV.

4º) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, en virtud del artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, LBRL).

5º) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social, en virtud del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV).

6º) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración, en virtud del artículo 7.a) de la LTSV.

7º) La inmovilización y retirada de vehículos, el cierre de vías urbanas cuando sea necesario y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales en virtud, respectivamente, de las letras c), f) y g) del artículo 7 de la LTSV, así como el resto de competencias del citado artículo.

En la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, esta ordenanza satisface los siguientes objetivos vinculados a otros títulos competenciales que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso de las vías y espacios públicos ejercidos de forma principal y directa:

- a) La protección de la salubridad pública y el control sanitario del medio ambiente, según lo establecido en los artículos 25.2.j) y 33 de la LBRL y el artículo 42.3.a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad.
- b) La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b), 26.1.d) y 33 de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA).
- c) Los principios y objetivos de movilidad sostenible conforme a lo previsto en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 se aprobó la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid (en adelante, OMS).

La presente ordenanza supone el ejercicio, por el Ayuntamiento de Madrid, de la potestad reglamentaria reconocida por los artículos 4.4.a) de la LBRL y 55 del Texto Refundido las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986 de 18 de abril, en relación con el artículo 7.b) de la LTSV, con la finalidad de modificar la citada OMS para satisfacer las necesidades y objetivos que se exponen a continuación.

III

Pese a haber transcurrido menos de tres años desde su aprobación, se considera necesario actualizar el contenido de la OMS para satisfacer las siguientes necesidades:

- a) Aprobar la normativa necesaria para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).
- b) Proteger el derecho a la vida y el derecho a la salud mediante la mejora de la seguridad vial en las vías urbanas, con especial atención a las aceras y de los colectivos especialmente protegidos por el artículo 10 de la OMS.
- c) Profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- d) Reforzar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida.
- e) Adaptar la normativa municipal a los cambios normativos operados por la normativa comunitaria y estatal en materia de circulación, vehículos y conductores, como la modificación del Reglamento General de Circulación, el Reglamento General de Vehículos y el Reglamento General de Conductores, y coordinar el contenido de la OMS con la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (en adelante, OPCAT) y con la reciente

aprobación de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

- f) Y, por último, la necesidad de dar respuesta a los cambios provocados por la continua evolución social, económica, medioambiental, cultural, técnica y tecnológica en el ámbito de la movilidad.

IV

Entre los objetivos de la presente ordenanza destaca el objetivo esencial, principal y prioritario: la protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y de derecho constitucional a la salud de las personas. Este objetivo se satisface mediante la regulación de dos ámbitos distintos:

- a) La mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.
- b) Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte, otorgando una especial atención a la mejora de la seguridad vial en las aceras y zonas peatonales en las que se prohíbe la circulación de vehículos para otorgar una mayor protección a los peatones, especialmente a las personas con movilidad reducida, a las personas con movilidad funcional, a las personas mayores y a los menores de edad; así como la mejora de la seguridad vial de la movilidad ciclista y en Vehículos de movilidad personal (VMP) mediante la exigencia del uso de casco por personas menores de dieciocho años. Todo ello con el objeto de lograr la reducción de la siniestralidad vial, centrándose en los colectivos más vulnerables como los peatones y usuarios de los vehículos citados.

En segundo lugar, la modificación tiene por objetivo profundizar en la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana mediante:

- a) La regulación de la tarifa dinámica del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante el artículo 52.2.e) y la oportuna modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 200, tienen una finalidad medioambiental para disuadir del uso del vehículo privado para evitar que se produzca un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que ocasione un episodio de contaminación de NO₂ que haga necesario a la adopción de ordenaciones temporales de movilidad, como consecuencia de la activación de planes de acción a corto plazo por motivos medioambientales en los términos regulados en el artículo 35 de la OMS.
- b) La regulación del sistema de gestión inteligente del uso de las reservas de carga y descarga de mercancías para reducir el consumo energético derivado del tráfico

de agitación y fomentar el uso de las tecnologías menos contaminantes en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

- c) El refuerzo de las medidas regulatorias destinadas a promover el uso de vehículos CERO emisiones y el desarrollo de la movilidad eléctrica.
- d) La introducción de medidas regulatorias para favorecer el uso del transporte público colectivo regular de viajeros y su intermodalidad con la movilidad peatonal, ciclista y en VMP.
- e) La exigencia de requisitos medioambientales tanto en materia de clasificación ambiental según su potencial contaminante y de contaminación acústica de los vehículos empleados en la prestación, tanto directa como indirecta, de los servicios públicos municipales, de forma que el Ayuntamiento de Madrid asuma el liderazgo de la sostenibilidad y ejemplifique la asunción autoimpuesta de los máximos esfuerzos y compromisos para su consecución.
- f) El fomento de la movilidad compartida mediante la creación de una nueva categoría específica de reservas para el estacionamiento de vehículos CERO emisiones destinados a su arrendamiento de corta duración sin conductor y sin base fija, que podrían ser utilizados durante el periodo nocturno para la recarga de los vehículos eléctricos de los residentes.
- g) El fomento de la movilidad eléctrica compartida, mediante la creación de una nueva categoría específica de reservas para el estacionamiento de vehículos CERO emisiones destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija.

En tercer lugar, la modificación tiene como objeto armonizar y racionalizar los distintos usos del espacio público. Entre estas medidas destaca:

- a) La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante la modificación del anexo I, para racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general. La implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos contemplados en la disposición en transitoria quinta deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2025.
- b) La exigencia de planes y análisis de movilidad para la autorización de los eventos que conlleven una afluencia relevante de personas a efectos de la movilidad urbana o al transporte público colectivo de viajeros.

En cuarto lugar, la presente ordenanza tiene por objeto incrementar la eficacia de la protección otorgada a las personas con movilidad reducida (en adelante, PMR), sancionando proporcionalmente a la gravedad de los usos indebidos de la Tarjeta

especial de estacionamiento para los vehículos de las personas con movilidad reducida (en adelante, TEPMR) que vulneran e imposibilitan el uso por las personas autorizadas para el ejercicio de sus derechos individuales:

- a) Reforzando la garantía de accesibilidad universal de las aceras.
- b) Reservando exclusivamente a las PMR y a las personas con movilidad funcional el uso en aceras y carriles reservados a ciclos de los dispositivos imprescindibles para su movilidad como sillas de ruedas motorizadas y similares.
- c) Precisando los supuestos de intervención de la Policía Municipal para garantizar el estacionamiento exclusivo de las PMR de las plazas especiales reservadas en los aparcamientos de centros comerciales, culturales, deportivos o de ocio.
- d) Precisando el régimen de revocación de la TEPMR como consecuencia de su uso indebido.
- e) Precisando el régimen de multas coercitivas destinadas a asegurar la ejecución forzosa del cumplimiento de la obligación de entrega de la TEPMR cuya retirada se hubiera acordado previamente, mediante acuerdo de revocación o caducidad.
- f) Y agravando las sanciones por las infracciones en materia de convivencia en el espacio público municipal por el uso indebido de las TEPMR.

En quinto lugar, la reforma adapta el contenido de la OMS a las normas tanto comunitarias como estatales en materia de circulación, vehículos y conductores, aprobadas desde que se produjo su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018.

En sexto lugar, la modificación tiene por objeto introducir determinadas mejoras en la OMS tanto por motivos sustantivos como por motivos adjetivos basados en el Acuerdo de 25 de junio de 2020, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por la que se aprueban las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid, aclarando, simplificando y perfeccionando determinados preceptos, entre los que destacan la nueva redacción dada al Libro IV relativo a la disciplina viaria. En este sentido debe destacarse que:

- a) Se refuerzan las obligaciones de transparencia, publicidad activa y reutilización de la información pública establecidas en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016 y la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, tanto en el articulado como en el nuevo contenido de la disposición adicional segunda.
- b) Se introduce una nueva disposición adicional tercera destinada a regular la protección de los datos personales para dar cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo y de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

- c) Se da un nuevo contenido al artículo 233 para promover la innovación en materia de movilidad y transportes, que somete a autorización las experiencias piloto.
- d) 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 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.
- e) 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.
- f) 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.
- g) Se da un nuevo contenido a la disposición adicional cuarta para establecer la obligación de regulación, mediante ordenanza municipal, de bancos de prueba regulatorios para facilitar la innovación en la movilidad segura, sostenible y comunicada, en los términos y condiciones que reglamentariamente se aprueben.
- h) 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.
- i) Se introduce asimismo un nuevo anexo V que define los acrónimos, y que complementa el previamente existente anexo sobre definiciones, que pasa de ser el anexo III al anexo VI de la OMS modificada.
- j) La determinación de los centros de actividad a efectos de lo previsto en el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, pasa del anexo V al anexo VII de la OMS modificada.

Todo ello permitirá mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, impulsará la transformación urbana en una ciudad más sostenible medioambiental y energéticamente, y facilitará el desarrollo social, económico y urbano territorialmente equilibrado.

V

La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A, mediante la creación de Madrid ZBE;
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP Distrito Centro;
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica;
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

Entre los contenidos de esta ordenanza debe destacarse, por su especial relevancia, la creación de la denominada Madrid Zona de Bajas Emisiones, que abarca la totalidad de las vías sujetas a la OMS dentro del término municipal de Madrid, por la que se prohíbe la circulación de los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental A.

Con esta regulación se pretende otorgar una misma protección a toda la ciudadanía y a todas las personas que visiten y disfruten de la ciudad de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal de carácter básico en materia de calidad del aire: la LCA y el RCA.

Por otro lado la ordenanza establece un régimen especial para aquellas zonas en las que las necesidades medioambientales son más acusadas. A tal efecto se crean las denominadas ZBEDEP, a las que se otorga un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas, estableciendo su regulación general, la normativa específica de cada ZBEDEP y los contenidos regulatorios exigibles para la futura creación de nuevas

ZBEDEP que, en su caso, fuera necesario crear para proteger la salud humana y lograr el cumplimiento de la legislación estatal de calidad del aire.

Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes. La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III.

Por otro lado se ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en el artículo 24 y el anexo IV.

La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, el derecho a la vida y a la integridad física, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Tanto Madrid ZBE como las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen ordenaciones permanentes de tráfico adoptadas en virtud de los artículos 7.g), 18 y 21 de la LTSV, por lo que su incumplimiento constituye una infracción de tráfico conforme a lo previsto en los artículos 75.c), 80.1 y 81 de la LTSV.

VI

La presente ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, de forma plenamente coherente con el resto del ordenamiento jurídico autonómico, nacional y de la Unión Europea, generando con ello un marco normativo que garantiza la protección de la salud humana de acuerdo con las prescripciones de la Organización Mundial de la Salud y otras instituciones europeas como la Agencia Europea del Medioambiente, mediante la mejora de la calidad del aire, la protección de medio ambiente urbano, y la mejora de la seguridad vial con objeto de reducir de la siniestralidad en las vías urbanas.

Con la reforma propuesta se completa y perfecciona la regulación de la OMS, generando un marco normativo preciso, claro, cierto, predecible y estable, pero dotado a la vez de la imprescindible flexibilidad para ofrecer en su aplicación una solución adecuada a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

De esta forma, la reforma adapta el contenido de la OMS a la normativa sectorial estatal aprobada desde su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018, concretamente al Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante, RGC) y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV), en materia de medidas urbanas de tráfico, así como al Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

Asimismo la presente ordenanza adapta el contenido de la OMS al Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

La modificación del artículo 35 de la OMS adapta la regulación de las ordenaciones temporales de movilidad por motivos medioambientales a la terminología relativa a los planes de acción a corto plazo regulados en los artículos 16.4 y 14.2.b) de la LCA, y coordina su contenido con los artículos 39 y 40 de la OCAS.

Por su parte la nueva redacción dada al artículo 230 garantiza el cumplimiento de los valores acústicos límite establecidos por el Reglamento (UE) nº 540/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y el artículo 36 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT).

En virtud del principio de necesidad, la aprobación de esta ordenanza resulta el instrumento jurídico imprescindible para lograr la consecución de las razones de interés general que motivan su aprobación: la protección de derecho fundamental a la vida y a la integridad física y del derecho constitucional a la salud mediante la conservación, protección y mejora de un medio ambiente urbano adecuado para su propia vida y para el desarrollo de la persona en condiciones adecuadas de salud pública; la protección de la seguridad vial y la seguridad de las personas; la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida y la accesibilidad universal; la ordenación racional del espacio armonizando la necesidad de dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes con la necesaria rotación del estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública; y el resto de intereses generales previamente expuestos que únicamente pueden ser alcanzados en el ámbito competencial mediante una disposición de carácter general con forma de ordenanza municipal.

De esta forma, la presente ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, la regulación indispensable para garantizar el derecho fundamental a la vida y el derecho constitucional a la salud de las personas de forma equilibradamente compatible con la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, la garantía de la seguridad vial, la mejora de la calidad del aire

y la protección del medio ambiente urbano la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida.

Por otro lado la presente ordenanza satisface el principio de proporcionalidad por cuanto ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios para satisfacer dichos objetivos e intereses generales.

Esta proporcionalidad es especialmente predicable de las restricciones y prohibiciones basadas en razones medioambientales tanto de las ordenaciones permanentes de ámbito territorial general como la Madrid ZBE, de las ordenaciones permanentes de ámbito territorial específico como las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, y de las ordenaciones temporales adoptadas en aplicación de los planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, por los siguientes motivos:

- a) Porque las referidas ordenaciones permanentes y temporales establecen las medidas absolutamente imprescindibles, las menos restrictivas de los derechos individuales y las menores obligaciones posibles para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y de derecho constitucional a la salud de las personas.

Prueba de ello es la insuficiencia de la regulación original de la OMS para evitar que la Comisión Europea denunciara ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por la infracción continuada de los valores límite de calidad del aire, así como el hecho de que la creación de la ZBE Madrid Central haya sido una medida positiva mientras mantuvo su vigencia pero, por sí sola insuficiente, para lograr el cumplimiento de la normativa de calidad del aire. Todo ello determina la imperiosa necesidad de aprobar la creación y regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

- b) Porque las medidas contemplan el ámbito territorial absolutamente imprescindible para su aplicación eficaz: Madrid ZBE otorgaría un nivel común mínimo de protección a toda la ciudad con la determinación de anillos territoriales para su aplicación transitoria; mientras que las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se circunscriben al ámbito territorial específicamente afectado por la especial presión circulatoria de tráfico motorizado y los elevados niveles de contaminación medioambiental tanto en materia de calidad del aire como acústica Distrito Centro y por disponer de los peores registros de contaminación del aire de la ciudad en Plaza Elíptica.
- c) Porque las medidas se establecen de la manera más proporcional posible con periodos transitorios lo más amplios posibles, dentro de la gravedad de las circunstancias, para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y los derechos constitucional a la salud de las personas y a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Por su parte, la ordenanza obedece al principio de eficiencia, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de

la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general previamente descritos evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.

Se racionalizan y simplifican algunos procedimientos administrativos, como la finalización de determinadas ocupaciones que se somete a la mera obligación de comunicación, como en la reducción de los eventos con una afluencia relevante de personas sometidos a la obligación de presentar un plan o un análisis de movilidad acorde a normativa.

Asimismo se profundiza en la transformación digital de la Administración municipal para una gestión más eficaz de las competencias municipales en materia de movilidad, mediante la regulación del sistema de gestión inteligente del uso de las reservas de carga y descarga y la gestión telemática de los permisos de acceso a Madrid ZBE y a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. Respecto a estas últimas se amplían los supuestos en los que la Administración da de alta automáticamente y de oficio en los respectivos sistemas de gestión de permisos de acceso a aquellos vehículos cuya comprobación de cumplimiento de los requisitos exigidos puede llevarse a cabo automáticamente mediante la consulta automatizada a bases de datos municipales, autonómicas o estatales, evitando con ello cargas administrativas.

De esta forma, las cargas administrativas son las mínimas e imprescindibles y se aplican con proporcionalidad para proteger la salud humana a través de la protección de la seguridad vial y el medio ambiente urbano.

En aplicación de los principios de transparencia y participación se han seguido, en la elaboración de la presente norma, los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación tanto de la ciudadanía en general como de los colectivos y sectores vinculados a la movilidad en particular, siendo su texto el resultado de una amplia e intensa participación de la ciudadanía y de los sectores implicados, conforme a lo previsto en los artículos 83, 129.5 y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC), el artículo 99.b) de la LES y los artículos 3.2.a), 16 y 18.1.d) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente y el artículo 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid. El proceso de audiencia y participación activa de la ciudadanía en la elaboración de esta ordenanza se expone detalladamente en la MAIN.

Por todo ello, esta ordenanza se adecua a los principios de buena regulación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la LPAC.

VII

En lo referente a la estructura, esta ordenanza consta de: un artículo único que regula las modificaciones de la OMS; dos disposiciones adicionales, la primera sobre lenguaje no sexista y la segunda, destinada a articular el diálogo social e institucional para el estudio de las condiciones en que deberá regularse la movilidad aérea urbana de aeronaves

pilotadas por control remoto (RPA) cuando lo habilite la normativa comunitaria; dos disposiciones transitorias, la primera sobre procedimientos en tramitación y la segunda sobre la eficacia de las obligaciones exigibles en los pliegos de los contratos administrativos municipales; una disposición derogatoria única; y tres disposiciones finales que regulan, respectivamente, los títulos competenciales ejercidos en su aprobación, la habilitación para su interpretación y desarrollo, y su publicación, entrada en vigor y comunicación al Pleno.

VIII

Las principales modificaciones operadas por esta ordenanza en la estructura de la OMS son las siguientes:

- a) Se modifica el artículo 228 para regular las multas coercitivas destinadas a asegurar el cumplimiento de la obligación de entrega de la TEPMR revocada o caducada, que pasa a formar parte del capítulo único del título tercero del libro III.
- b) Se adicionan tres nuevos títulos al libro III: el título cuarto, formado por los artículos 229 y 230, regula los requisitos medioambientales de los vehículos que presten servicio al Ayuntamiento de Madrid; el título quinto, formado por los artículos 231 y 232, regula los eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo; y el título sexto, regula mediante el artículo 233 la innovación en la movilidad urbana sostenible, segura y conectada.
- c) 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; 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.
- d) Con la reforma operada por la presente ordenanza, la OMS pasaría a contar con 245 artículos frente a los 250 artículos del texto originalmente aprobado el 5 de octubre de 2018, reduciendo su contenido articulado en cinco preceptos.
- e) Se suprime la disposición adicional quinta. Se mantiene el mismo número de disposiciones transitorias pero se modifica el contenido de las transitorias primera y tercera a sexta. Asimismo se adicionan por razones de técnica normativa las disposiciones finales segunda y tercera relativas, respectivamente, a las facultades de interpretación y aplicación y a la entrada en vigor, publicación y comunicación.
- f) En relación con los anexos, se modifica el contenido del anexo I para incorporar de las zonas, barrios y distritos en los que se implantará el SER en los términos regulados por la disposición transitoria quinta.
- g) Se da un nuevo contenido a los anexos II a IV para regular, respectivamente, el régimen de gestión y funcionamiento de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. También se da un nuevo contenido al anexo V para recoger los acrónimos más relevantes y los más empleados en la OMS.

h) Asimismo se incorporan dos nuevos anexos: el VI que recoge las definiciones; y el anexo VII que delimita el ámbito territorial de los centros de actividad a efectos de artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

IX

De conformidad con lo previsto en el artículo 129.7 de la LPAC y el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (en adelante, LOEP), toda aplicación de la presente ordenanza que afecte a los gastos o ingresos municipales se supedita al estricto cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, en los términos establecidos en la LOEP y el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley de Estabilidad Presupuestaria en su aplicación a las Entidades Locales.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.*

Se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en los términos que se indican a continuación.

Uno.- El artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

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

1. Las ordenaciones permanentes y temporales, las limitaciones de velocidad, las restricciones y las prohibiciones circulatorias y de estacionamiento que en cada momento se establezcan al amparo de los artículos 7.g), 18 y 21 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 adelante, LTSV), los artículos 38 a 40 de la LCREM y los artículos 45 y 47 del RGC se aplicarán a todo vehículo que acceda, circule o estacione en la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación definido por el artículo 2 de esta ordenanza.

2. En aplicación de los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM se establecen los siguientes tipos de ordenaciones para proteger la salud pública a través de la mejora de la calidad del aire:

a) Las ordenaciones permanentes de carácter general, reguladas en los artículos 21, 195, la disposición transitorias primera y segunda y el anexo II, de aplicación a todas las vías públicas de la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación de esta ordenanza.

b) Las ordenaciones permanentes de carácter especial, reguladas en los artículos 22 a 24 ambos inclusive, la disposición transitoria tercera y los anexos III y IV, de aplicación a las vías públicas urbanas delimitadas en su específico ámbito territorial.

c) Las ordenaciones temporales reguladas en el artículo 35, susceptibles de aplicación a todas las vías públicas de la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación de esta ordenanza.

3. Con objeto de proteger la salud pública se establece las siguientes normas de prevalencia:

- a) Las ordenaciones permanentes prevalecerán sobre la regulación general del resto de la ordenanza.
- b) Las ordenaciones temporales del artículo 35 prevalecerán sobre las ordenaciones permanentes y sobre la regulación general del resto de la ordenanza.

4. El incumplimiento de las limitaciones de velocidad, restricciones y prohibiciones circulatorias y de estacionamiento, y de las ordenaciones permanentes y temporales previstas en esta ordenanza constituye infracción en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.

5. Todo vehículo que circule o estacione en las vías públicas urbanas del término municipal de Madrid cuando esté clasificado medioambientalmente según su potencial contaminante, en el Registro de Vehículos (en adelante, RV) de la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT), en una categoría que disponga del correspondiente distintivo ambiental, deberá exhibirlo durante su circulación y estacionamiento en los términos previstos en el Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV) y la disposición transitoria primera de esta ordenanza.”

Dos.- En el artículo 15, se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

“1. El Ayuntamiento de Madrid podrá emplear medios técnicos automatizados para la vigilancia de la circulación y el estacionamiento, así como para la denuncia automatizada de las infracciones que se cometan utilizando, entre otros, los siguientes medios técnicos definidos en el anexo VI:

- a) Radar de punto, para controlar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial y reducir la siniestralidad.
- b) Radar de tramo, para controlar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial y reducir la siniestralidad.
- c) Cámaras dotadas de lector OCR, para controlar el cumplimiento de la normativa de:

1.^a Tráfico, circulación, seguridad vial.

2.^a Ordenaciones permanentes de tráfico y requisitos medioambientales de circulación de los artículos 21 a 24 ambos inclusive, 195, las disposiciones transitorias primera a tercera ambas inclusive y los anexos III a V ambos inclusive;

3.^a Ordenaciones temporales de tráfico de los artículos 25 y 35;

4.^a Inspección técnica de vehículos (en adelante, ITV), aseguramiento obligatorio, abono corriente de impuestos como el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (en adelante, IVTM), y tasas;

5.^a Estacionamiento con carácter general y del Servicio de Estacionamiento Regulado en particular;

6.^a Circulación y estacionamiento en las zonas peatonales, en los carriles bus, en la Red Básica de Transportes (en adelante, RBT);

7.^a Ocupación de vehículos en vías o carriles de alta ocupación (VAO);

8.^a Reservas y ocupaciones, especialmente de las reservas para personas con movilidad reducida y las de carga y descarga.

9.^a Transporte urbano de competencia municipal.

Se emplearán cámaras dotadas de lector OCR:

1.^a estáticas, cuando estén instaladas en báculos, postes y otros puntos fijos.

2.^a o dinámicas, cuando estén instaladas en los vehículos de control del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) y del Servicio de Apoyo del Control de Estacionamiento (en adelante, SACE).

d) Foto-rojo, para controlar el cumplimiento de la normativa de: seguridad vial; ordenaciones permanentes y temporales de tráfico de los artículos 21 a 25 ambos inclusive, 35, 195, las disposiciones transitorias primera a tercera ambas inclusive y los anexos III a V ambos inclusive; ITV; impuestos (IVTM) y tasas; aseguramiento obligatorio; carriles bus; las normas legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación, seguridad vial y transporte urbano de competencia municipal.

e) Espiras, para el control automatizado de control de aforos, velocidad, la validez de las autorizaciones y la duración del estacionamiento y/o las ocupaciones.”

Tres.- El artículo 16 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 16. *Sistemas específicos de control.*

1. La Administración municipal establecerá mecanismos sistemáticos de control que combinen, en su caso, el uso de medios técnicos y humanos de vigilancia para garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, en particular:

a) Los sistemas de control del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER), ámbito territorial de aplicación del SER;

b) El SACE, encargado de verificar el control de: la exclusividad de circulación de los autobuses en los carriles bus y, en su caso, de los vehículos autorizados mediante señalización; la normativa de parada y estacionamiento en los carriles bus; y la prioridad de circulación de los autobuses en la RBT;

c) Los sistemas automatizados de control de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, para el control de cumplimiento de la normativa de tráfico, circulación y seguridad vial, y del resto de normativa determinada en el artículo 15.1 atendiendo a los específicos medios técnicos de control empleados.

2. Están sujetos a la obligación de denunciar con objetividad las acciones u omisiones constitutivas de infracciones el personal que presta el servicio de auxilio a la vigilancia del cumplimiento de la siguiente normativa:

- a) El personal del SER: denunciarás todas las infracciones de estacionamiento en su ámbito de actuación;
- b) El personal del SACE: denunciará todas las infracciones de circulación, parada y estacionamiento en los carriles bus y de prioridad circulatoria de los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes (en adelante, EMT) en la RBT.”

Cuatro.- El artículo 17 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 17. *Velocidad.*

1. Con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).

2. Salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad será:

a) De veinte kilómetros por hora en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera.

b) De treinta kilómetros por hora en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación. No obstante, cuando estas vías formen parte de la Red Básica de Transportes, se podrá aumentar este límite hasta los cincuenta kilómetros por hora mediante señalización específica, en aplicación de artículo 50.3 del RGC, para fomentar el uso del transporte público colectivo urbano regular de uso general facilitando su mayor velocidad de servicio.

c) De treinta kilómetros en los carriles multimodales definidos en el anexo VI, salvo velocidad inferior específicamente señalizada. En estos carriles los vehículos motorizados deberán extremar la prudencia, mantener las distancias de seguridad con las bicicletas, y con los VMP si se autorizara su circulación, y respetar las normas de convivencia viaria.

d) De cincuenta kilómetros por hora en vías urbanas de dos o más carriles por sentido de circulación. No serán contabilizados, a estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o de uso exclusivo de transporte público.

e) El que disponga la señalización instalada en los accesos de los ámbitos delimitados relacionados en el artículo 19, salvo señalización específica en un tramo de las mismas.

f) El que establezca la señalización fija vertical instalada en los accesos y a lo largo del desarrollo de la vía, tanto de la M-30 como del resto de vías urbanas de alta capacidad cuya competencia corresponda al Ayuntamiento de Madrid. No obstante será de setenta kilómetros por hora en los túneles de las referidas vías.

3. Los límites máximos de velocidad del apartado 2 se establecen sin perjuicio de las regulaciones específicas de limitación de la velocidad máxima que se ordenen, con carácter

temporal, como consecuencia de las eventualidades que se produzcan en las vías y de las ordenaciones temporales de los artículos 25 y 35.

En la M-30 y el resto de vías de alta capacidad cuya competencia corresponda al Ayuntamiento de Madrid las regulaciones específicas de los límites máximos de velocidad se señalarán expresamente mediante los sistemas de señalización variable de la respectiva vía.

4. En las vías con limitación general de velocidad a cincuenta kilómetros por hora conforme al apartado 2.c) los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán circular, como máximo, a cuarenta kilómetros por hora.

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme a lo previsto en el artículo 76.a), salvo que tengan la consideración de muy graves con arreglo a lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos de la LTSV.”

Cinco.- El artículo 19 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 19.** *Señalización en ámbitos delimitados.*

Con carácter general, las señales preceptivas colocadas en los accesos a M-30, a Madrid Zona de Bajas Emisiones, a las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica, al Área de Estacionamiento Regulado, a las Zonas 30 y a otros ámbitos u ordenaciones permanentes o temporales rigen para la totalidad de tales ámbitos, excepto cuando exista una señalización específica para un tramo o vía en su interior.”

Seis.- En el capítulo II del título segundo del libro I se suprime la división en las secciones 1ª y 2ª.

Siete.- El artículo 21 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 21. *Madrid Zona de Bajas Emisiones.*

1. Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) es la ordenación de tráfico, de carácter permanente, que se establece en el ámbito territorial constituido por la totalidad de las vías públicas urbanas del término municipal de la ciudad de Madrid, para proteger la salud humana y el medio ambiente, mediante la prohibición de acceso y circulación regulada en el apartado 3, la disposición transitoria primera y el anexo II.

2. Madrid ZBE tiene por objeto proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo.

3. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, se prohíbe la circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, en los términos previstos en el apartado 2 de la disposición transitoria primera.

Se exceptúan de esta prohibición:

- a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.
 - b) Y los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH).
4. El incumplimiento de esta prohibición constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.”

Ocho.- El artículo 22 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 22. *Regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.*

1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona.

3. Al objeto de satisfacer los objetivos del apartado 2, las ZBEDEP establecerán específicamente, en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas:

a) Prohibición general de acceso a la específica ZBEDEP, que quedaría limitado a determinados tipos de vehículo en función del motivo de acceso y/o de su clasificación en el RV en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante; construcción; utilización y masa máxima autorizada (en adelante, MMA).

b) Limitaciones a la circulación de vehículos en función del motivo de acceso y de su clasificación en el RV en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante; construcción y MMA.

c) Limitaciones al estacionamiento de los vehículos de personas no residentes en el ámbito territorial de la específica ZBEDEP que forme parte del Área de Estacionamiento Regulado, mediante la distribución de un porcentaje mínimo de plazas verdes no inferior al ochenta por cien de las plazas de estacionamiento regulado disponibles en la respectiva Zona para facilitar el estacionamiento de las personas residentes en la misma.

d) Limitaciones de velocidad en toda la ZBEDEP o en aquellas partes de la misma que se delimiten.

4. La creación de ZBEDEP exigirá su regulación expresa en la presente ordenanza, en la que se concrete su delimitación territorial y su régimen jurídico de acceso, circulación, velocidad y estacionamiento.

5. Las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se identificarán y delimitarán mediante la señalización fija de Zona de Bajas Emisiones del catálogo viario estatal, y en su defecto hasta su aprobación, mediante la señalización específica establecida en los anexos III y IV respectivamente.

6. La concesión de todo permiso de acceso y circulación por las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se somete al obligado cumplimiento de:

a) Con carácter general, los requisitos establecidos en los artículos 21, 25, 35, 195, las disposiciones transitorias primera y segunda y el anexo II. El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos impedirá el acceso y circulación por las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

b) Para acceder a la ZBEDEP Distrito Centro, los requisitos específicamente establecidos en los artículos 22 y 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III;

c) Para acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica, los requisitos específicamente establecidos en los artículos 22, 24 y el anexo IV.

7. En el momento en que un vehículo excepcionado con base en los apartados d), e) y f) del artículo 23.3, el artículo 24.3.c) o el artículo 22.9, de la prohibición de acceso y circulación de una concreta ZBEDEP, Distrito Centro o Plaza Elíptica, deje de cumplir cualquiera de los requisitos en virtud de los cuales resultaba beneficiado de dicha excepción, le será de aplicación la prohibición de acceso y circulación establecida, respectivamente, en los artículos 23.3.b) y 24.3.b).

8. Si de las comprobaciones practicadas por la Administración municipal resultara que la persona titular del permiso de acceso lo hubiera obtenido con datos o documentos inexactos o falseados, se iniciará el procedimiento para la revocación del mismo, sin perjuicio de la incoación del correspondiente procedimiento sancionador.

En caso de que el permiso de acceso se hubiera obtenido mediante declaración responsable, la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a la misma, así como, en caso de requerimiento, la no presentación en el plazo concedido para ello de la documentación acreditativa del cumplimiento de lo declarado, determinará la baja automática del permiso desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, con efectos desde las cero horas del día siguiente a aquel en que se comunique por la Administración municipal al interesado dicha baja.

9. Con carácter excepcional podrá autorizarse, mediante resolución motivada del órgano municipal competente, el acceso a una concreta ZBEDEP, de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

La resolución, que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio de futuras resoluciones, se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid y electrónicamente en el portal web municipal.

10. El control de accesos de vehículos a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se realizará por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, o mediante medios técnicos automatizados del artículo 15.1 como cámaras dotadas de lector OCR instaladas en el perímetro de la respectiva ZBEDEP y, en su caso, foto-rojos, con sujeción a lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (en adelante, LOPDP).

11. El incumplimiento de las obligaciones, limitaciones y prohibiciones en materia de acceso, circulación, velocidad y estacionamiento constituye infracción en materia de tráfico sancionable conforme a lo previsto en los artículos 18, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.

12. Con carácter excepcional, la aplicación de los artículos 23.3 y 24.3 podrá ser temporalmente suspendida por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, por motivos justificados de interés público, basados exclusivamente en razones imperiosas de interés general de seguridad, seguridad pública, salud pública y protección civil, por el tiempo estrictamente imprescindible para satisfacer el interés general que lo motive.”

Nueve.- El artículo 23 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 23.** *Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.*

1. El Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A), aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, prevé la creación de un área central en la ciudad en la que se adopten progresivamente incentivos y restricciones que promuevan la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano mediante la disminución de la contaminación atmosférica y acústica, mejoren la calidad de vida de las personas, favorezcan el tránsito peatonal e incentiven el uso del transporte colectivo y de vehículos de bajas emisiones, para lograr su transformación en una zona de menores emisiones contaminantes que favorezca un efecto catalizador positivo sobre la calidad del aire de toda la ciudad.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 dicha área se configura como la ZBEDEP denominada Distrito Centro, que tiene como finalidad la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

2. La ZBEDEP Distrito Centro queda delimitada por las siguientes vías: calle Alberto Aguilera, glorieta de Ruiz Jiménez, calle Carranza, glorieta de Bilbao, calle Sagasta, plaza de Alonso Martínez, calle Génova, plaza de Colón, paseo de Recoletos, plaza de Cibeles, paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo, plaza del Emperador Carlos V, ronda de Atocha, ronda de Valencia, glorieta de Embajadores, ronda de Toledo, glorieta de la Puerta de Toledo, ronda de Segovia, cuesta de la Vega, calle Mayor, calle Bailén, plaza de España, (lateral continuación de la cuesta de San Vicente), calle Princesa y calle Serrano Jover.

3. La ZBEDEP Distrito Centro se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento, que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el artículo 22 y en el anexo III:

- a) Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, así como en las calles o tramos de las mismas que se detallan en el anexo III.
- b) Se prohíbe acceder al interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, excepto a los vehículos expresamente autorizados para ello en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) y en el artículo 22.9.
- c) La circulación y el estacionamiento en superficie de vehículos en las calles situadas en el interior del perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro se regula conforme a la combinación de dos criterios: la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante conforme al Reglamento General de Vehículos (en adelante, RGV) y la razón de acceso o circulación de dichos vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro o la actividad a realizar en la ZBEDEP Distrito Centro.

A los vehículos que carezcan de clasificación ambiental por su potencial contaminante por no estar inscritos en el RV, como los vehículos con matrículas especiales del Estado (Ejército de Tierra, Ejército del Aire, Marina y Parque Móvil del Estado), matrículas del régimen diplomático (Cuerpo Diplomático, Cuerpo Consular y Organismos Internacionales), matrículas históricas o matrículas extranjeras se les aplicará las reglas correspondientes a la clasificación ambiental equivalente que resulte de la ficha técnica del mismo o documento equivalente.

d) Con carácter general, podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER, en los términos establecidos en el capítulo III del título tercero del libro I, los siguientes vehículos:

1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

2.º Los vehículos de los que dispongan las personas empadronadas en el ámbito territorial del Distrito Centro en régimen de propiedad, usufructo, *renting*, *leasing*, arrendamiento, retribución en especie o como vehículo de sustitución y de otras personas invitadas por éstas, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III.

3.º Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4.º Los vehículos con categoría CERO Emisiones o ECO de clasificación ambiental, salvo los vehículos industriales con categoría ECO de clasificación ambiental que estarán sujetos a los horarios de acceso que establece el apartado 4 de la disposición transitoria tercera.

5.º Los vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

6.º Los vehículos de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Fuerzas Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, así como los vehículos que utilicen los profesionales del servicio madrileño de salud de asistencia sanitaria domiciliaria en la ZBEDEP Distrito Centro y los profesionales de los equipos de trasplantes en los procesos de donación y trasplante de órganos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III.

e) Se permite el acceso y la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental

según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III:

1.º Los vehículos de las Administraciones Públicas o sus contratistas que presten servicios públicos básicos como limpieza viaria, recogida de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros servicios municipales en gestión tanto directa como indirecta.

2.º Los vehículos industriales debidamente rotulados e identificados de las empresas, y sus contratistas, que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones.

3.º Los vehículos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones de la citada ZBEDEP Distrito Centro.

4.º Los vehículos autotaxi con clasificación ambiental B o C, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.

5.º Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental B o C, con servicio previamente contratado con origen o destino en Distrito Centro, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.

6.º Los vehículos que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

7.º Los vehículos, excluidos turismos y motocicletas, de empresas, sean éstas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBEDEP Distrito Centro, en el horario que establece el apartado 4 de la disposición transitoria tercera, y los del servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios y oficinas de farmacia de la ZBEDEP Distrito Centro y de recogida de residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada Zona, en el marco del sistema SIGRE.

8.º Las motocicletas, los ciclomotores, y los vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores o a motocicletas con clasificación ambiental B o C en horario de siete a veintitrés horas.

9.º Los vehículos que indiquen los propietarios de plazas de garajes particulares situadas en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

10.º Los vehículos de las personas cesionarias del uso temporal o arrendatarias de media y larga duración de plazas de aparcamientos municipales para residentes situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

11.º Los vehículos con clasificación ambiental C de autoescuelas ubicadas en la ZBEDEP Distrito Centro destinados a prácticas de conducción.

12.º Los vehículos que accedan a los talleres de reparación de vehículos ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro.

13.º Los vehículos, necesarios para la realización de ocupaciones y actos en la vía pública, autorizados por el Ayuntamiento de Madrid.

14.º Los vehículos especiales encuadrados en alguna de las secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C, del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, que se indican en el anexo III de esta ordenanza, en los términos regulados en la disposición transitoria tercera.

15.º Los vehículos que tengan reconocida la condición de históricos por la DGT, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en este artículo.

16.º Los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

17.º Vehículos que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera.

18.º Vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos.

- f) Los restantes vehículos, siempre que dispongan de clasificación ambiental B y C podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro únicamente para estacionar en un aparcamiento de uso público o privado, o reserva de estacionamiento situados en el interior de la citada ZBEDEP.

4. El acceso no permitido a la ZBEDEP Distrito Centro se sancionará como infracción leve de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 18, 75.c), 80.1 y 81 de la LTSV.”

Diez.- El artículo 24 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 24. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica.

1. En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se crea la ZBEDEP, denominada Plaza Elíptica, para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire y la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

2. La ZBEDEP Plaza Elíptica queda delimitada por las siguientes vías: calle Faro, avenida de Abrantes, calle Portalegre, avenida de Oporto, travesía de Antonia Lancha, calle Santa Lucrecia, calle Antonio Leyva, calle de Arlanza, lateral paseo de Santa María de la Cabeza en sentido entrada a Madrid hasta puente de los Capuchinos, calle Manuel Noya, calle Cerecinos, calle Fornillos, calle Ricardo Beltrán y Rozpide hasta el número 8, avenida Princesa Juana de Austria en sentido entrada a Madrid, calle Vía Lusitana intersección con calle Faro cruzando el parque de la Emperatriz María de Austria.

3. La ZBEDEP Plaza Elíptica se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el artículo 22 y en el anexo IV:

- a) Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP.
- b) Se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental A el acceso y la circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.
- c) Se exceptúan de la prohibición de acceso y circulación establecida en el artículo 24.3.b), exclusivamente durante los periodos de aplicación transitoria de la prohibición de acceso y circulación de Madrid ZBE del artículo 21 regulados en el apartado 2 de la disposición transitoria primera, los siguientes vehículos:

1.º Los vehículos de los que ya dispongan a 1 de abril de 2021, en régimen de propiedad o usufructo, las personas empadronadas en los barrios de Abrantes, Opañel y Comillas del Distrito de Carabanchel y en los barrios de Moscardó y Zofío del Distrito de Usera, así como los que, con posterioridad a dicha fecha, adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

2.º Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica hasta el 31 de diciembre de 2024.

3.º Los vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

4.º Los vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y Fuerzas Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

5.º Los vehículos de los servicios públicos básicos cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque

no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

6.º Los vehículos especiales encuadrados en alguna de las secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C del anexo II del RGV detalladas en el anexo IV, cuando no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

7.º Los vehículos que accedan a la ZBEDEP Plaza Elíptica para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria en un centro situado en el interior de dicha ZBEDEP, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, salvo aquellos vehículos que se vean afectados por el apartado 2.b) de la disposición transitoria primera que podrán hacerlo exclusivamente hasta el 31 de diciembre de 2023.

8.º Los vehículos con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos cuyo destino de viaje sea el interior de Plaza Elíptica podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

9.º Los vehículos de MMA superior a tres mil quinientos kilogramos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones situadas en la ZBEDEP Plaza Elíptica, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

10.º A partir del 1 de enero de 2025 solo podrán acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica los vehículos contemplados en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera.

4. El acceso no permitido a la ZBEDEP Plaza Elíptica se sancionará como infracción leve de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 18, 75.c), 80.1 y 81 de la LTSV.”

Once.- Se añade el artículo 25 en el capítulo II del título segundo del libro I.

Doce.- El artículo 25 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 25.** *Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.*

1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:

- a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.
- b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.
- c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.
- d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.

4. Las medidas que se adopten prevalecerán sobre el régimen general de circulación y estacionamiento previsto en esta ordenanza, debido a su carácter excepcional y temporal y en consideración a la necesaria garantía del derecho fundamental a la vida y la integridad física, así como la garantía de la seguridad pública conforme a lo previsto en los artículos 35, 38, 39.1, 40 y 41 de la LCREM, en relación con los artículos 7.b), 7.c), 7.f), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 45 y 47 del RGC.

5. Quedan exceptuados de las medidas de restricción del tráfico y de la prohibición del estacionamiento los siguientes vehículos:

- a) De las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad.
- b) De extinción de incendios, protección civil y salvamento.
- c) De asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia.
- d) De otros servicios que actúen en caso de emergencia.
- e) De la grúa municipal.
- f) De transporte público colectivo y asistencia al mismo.
- g) De prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.
- h) Los utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida que residan en el ámbito territorial afectado por las restricciones, siempre que se esté desplazando la persona titular de dicha autorización en el vehículo y se exhiba reglamentariamente en el parabrisas de mismo la TEPMR.

6. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición del estacionamiento o, en su caso, de ambas conjuntamente, a los siguientes vehículos:

- a) Los utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida no residentes en el ámbito territorial sujeto a la restricción, en los que se esté desplazando la persona titular de la TEPMR, siempre que exhiba la TEPMR en el parabrisas del vehículo, en los términos y con las condiciones que por motivos de seguridad se determinen.

b) Los destinados a la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

c) Los vehículos de residentes, así como los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER en el ámbito territorial del AER objeto de restricción conforme a lo previsto en los apartados 1 y 2, así como los de los autorizados para estacionar en sus reservas específicas.

d) Los autotaxi que estén en servicio y quien los conduzca esté presente y los vehículos de alquiler con conductor con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.

e) Aquellos otros que, por causas debidamente justificadas, se excepcionen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

7. El decreto de activación, que determinará la fecha y hora a partir de los cuales se implementarán cada una de las medidas, será objeto de publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid, así como en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid.

Asimismo se dará la mayor difusión informativa posible a su contenido a través del portal web municipal, de los medios de comunicación, redes sociales, aplicaciones móviles y aquellos otros que favorezcan su conocimiento por la ciudadanía.

De conformidad con lo previsto en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial la modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos será inmediatamente eficaz desde el momento en que se adapte la oportuna señalización vial en los paneles de mensaje variable

8. Cuando se trate de medidas excepcionales de tráfico adoptadas por razones de seguridad vial o de grave congestión de tráfico, la vigilancia de su cumplimiento se realizará por la Policía Municipal y por los Agentes de Movilidad, así como por medios automáticos cuando resulte posible.

En el supuesto de aplicación de las medidas de prohibición o limitación del estacionamiento en el ámbito territorial del SER, su control se realizará, además, por el correspondiente personal de control.

9. Cuando se trate de medidas excepcionales de tráfico adoptadas por razones de seguridad la vigilancia del cumplimiento de las medidas adoptadas se realizará por la Policía Municipal.

10. El incumplimiento de las medidas de restricción del tráfico, de los límites de velocidad de circulación, de la prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, de la limitación de horarios de carga y descarga o de la restricción de la circulación de todos o parte de los vehículos, que se adopten en determinadas zonas y horarios con carácter temporal, se entenderá a todos los efectos constitutivo de infracción en materia de tráfico, conforme a los tipos legales y régimen de sanciones que en cada caso correspondan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.”

Trece.- En el artículo 27, se modifica el apartado 6, que queda redactado en los siguientes términos:

“6. Las autorizaciones de establecimiento de las ocupaciones se concederán con la vigencia temporal que determinará la propia autorización que, en su caso, determinará las condiciones de su posible prórroga. Transcurrido el plazo para el que fueron concedidas, las autorizaciones podrán prorrogarse, previa solicitud del interesado formalizada antes de la finalización del plazo de vigencia. En todo caso, deberá justificarse la necesidad de la prórroga e indicar la nueva fecha de finalización.”

Catorce.- El artículo 28 queda redactados en los siguientes términos:

“**Artículo 28.** *Uso.*

1. En función de su tipología y sin perjuicio de las instalaciones desmontables y los bienes muebles con los que se lleve a cabo el aprovechamiento especial del dominio público que motiva la ocupación, únicamente podrán emplearse en las ocupaciones los siguientes tipos de vehículos:

- a) Los vehículos y maquinaria empleados para la carga-descarga, tales como furgón, camión, camión-grúa, camión hormigonera, camión de bombeo y demás vehículos y maquinaria, en las condiciones especificadas en la autorización.
- b) Máquinas de servicios automotrices y demás vehículos que transporten la carga a elevar, en las condiciones especificadas en la autorización de la ocupación.
- c) Vehículos directamente empleados para la prestación de servicios o el desarrollo de las campañas descritas en los artículos 27.2.d) y 27.2.f).

2. En ningún caso se podrá utilizar la ocupación como espacio de estacionamiento para vehículos particulares de empleados, clientes u otras personas relacionadas con la actividad que dio origen a la autorización correspondiente.”

Quince.- El artículo 30 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 30.** *Documentación.*

Para la tramitación de estas autorizaciones de ocupación será necesario presentar la siguiente documentación:

- a) Solicitud debidamente cumplimentada en modelo oficial, acompañada de declaración responsable de la persona física o jurídica solicitante sobre la veracidad de los siguientes extremos:
 - 1.º la dirección de la ocupación solicitada, con indicación de coordenadas, calle y número;
 - 2.º las dimensiones de la ocupación expresada en metros;
 - 3.º la duración, periodicidad, días y horario en que se va a efectuar;
 - 4.º los vehículos con los que se va a efectuar la ocupación en aquellas ocupaciones que requieran el empleo de vehículos y maquinaria, excepto en las

ocupaciones para la realización de obras en el pavimento de vías públicas municipales.

b) Acreditación del pago de las tasas que, en su caso, corresponda abonar relacionadas con el documento administrativo autorizante.

c) Planos de situación, detalle y señalización necesarios a escala adecuada, en los que quede perfectamente definida mediante las cotas correspondientes la zona que se pretende ocupar así como, en su caso, los desvíos de tráfico rodado o tránsito peatonal necesarios. El plano de señalización de la ocupación propondrá la señalización a instalar tanto en carril de circulación, como en banda de estacionamiento y acera.

d) Cuando el objeto de la ocupación sea la realización de obras o trabajos relacionados con las mismas:

1.^a Identificación de la licencia de obras, orden de ejecución o acto administrativo que, en su caso, autorice la obra.

2.^a Declaración responsable, firmada por técnico competente, de que no dispone de espacio en el interior del recinto de la obra para la realización de los trabajos para los que solicita ocupación en vía pública.

e) Cuando el objeto de la ocupación sea la realización de campañas sociales, sanitarias, asistenciales, educativas, turísticas o similar, de carácter puntual, memoria justificativa y detallada del objeto de la campaña, indicando el órgano promotor de la misma.”

Dieciséis.- El artículo 32 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 32. *Modificación, revocación y extinción de las ocupaciones.*

1. La autoridad municipal podrá modificar, en cualquier momento, las condiciones de otorgamiento de las ocupaciones cuando se adopten nuevos criterios de apreciación por motivos de excepcional interés general debidamente justificado o cuando se produzcan circunstancias de movilidad, fluidez del tráfico, seguridad vial o calidad ambiental, tanto por contaminación atmosférica como por ruido, que así lo justifiquen, siendo de cuenta del titular de la ocupación los gastos que se deriven de la modificación o retirada de la señalización.

2. En cualquier momento la autoridad municipal otorgante de una ocupación podrá revocarla por razones de interés público, sin generar derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con las condiciones generales aprobadas con posterioridad, produzcan daños en el dominio público, impidan su utilización para actividades de mayor interés público o menoscaben el uso general.

3. El titular de una ocupación podrá solicitar su modificación, ya sea su ampliación o reducción en la dimensión, duración, días y horario, considerándose a estos efectos como una nueva solicitud sujeta al procedimiento general descrito y acompañada, en su caso, de la documentación específica exigida para cada tipo de ocupación.

4. El titular de una ocupación deberá comunicar su extinción anticipada en cuanto se produzca la finalización de los trabajos u obras que justificaron su otorgamiento, mediante comunicación dirigida al órgano municipal otorgante, así como retirar de forma inmediata

los vehículos, señalización y demás elementos temporalmente instalados al amparo de la ocupación.

No obstante, la extinción anticipada de las ocupaciones que hayan requerido la ejecución de cambios en la vía pública en materia de ordenación viaria, la instalación de semaforización, la instalación de señalización fija o la modificación de paradas de transporte público colectivo regular de uso general, deberá producirse en los términos que determinen los servicios municipales afectados que deberán coordinarse para que dicha extinción se produzca lo antes posible.”

Diecisiete.- El artículo 34 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 34. Señalización de las ocupaciones.

1. Todas las ocupaciones de las vías y espacios públicos deberán estar identificadas mediante el empleo de la señalización vertical y de balizamiento prevista en el Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de las particularidades establecidas para algunas de ellas.

Dada la naturaleza y duración de las actividades, trabajos o prestaciones de servicios que requieren de la autorización de una ocupación, no se considera necesario emplear señalización horizontal en el pavimento, salvo que tal extremo se especifique en las condiciones particulares o en el plano de la autorización de la ocupación.

2. La señalización se realizará conforme a lo indicado en el artículo 38.”

Dieciocho.- Se modifica el título de la sección 2ª del capítulo III del título segundo del libro I, que queda redactado en los siguientes términos:

“Sección 2ª. Ordenación temporal del tráfico para proteger la salud pública frente a la contaminación ambiental del aire”.

Diecinueve.- El artículo 35 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 35. Medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente.

1. Dando cumplimiento a las condiciones de publicidad y de información previstas en este artículo, el órgano municipal competente podrá adoptar, con base en los artículos 7.g), 18 y 21 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, medidas extraordinarias y temporales de ordenación del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, cuando exista riesgo o se haya producido la superación de los umbrales de alerta o los valores límite establecidos por la LCA y el anexo I del RCA, en cumplimiento de la normativa europea, estatal y autonómica de calidad del aire y de los artículos 39 y 40.4 de la OCAS.

2. Las medidas extraordinarias y temporales de tráfico que podrán adoptarse en los supuestos previstos en el apartado 1, ya sea aisladamente o de forma conjunta y, cuando proceda, coordinadamente con las Administraciones titulares de las vías de acceso a la ciudad, son:

- a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.
- b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.
- c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.
- d) La limitación de horarios de carga y descarga.

3. Las medidas a adoptar se atenderán a lo previsto en los artículos 39 y 40 de la OCAS y a los planes de acción a corto plazo aprobados por el Ayuntamiento de Madrid en aplicación del artículo 16.4, en relación con el artículo 16.2.b) de la LCA y el artículo 25 del RCA.

4. Las medidas que se adopten prevalecerán sobre el régimen general de circulación y estacionamiento previsto en esta ordenanza, debido a su carácter excepcional y temporal y en consideración a la necesaria garantía del derecho fundamental a la vida y la integridad física, la protección de derecho constitucional a la salud, la tutela por los Poderes Públicos de la salud pública, y la protección de derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona protegidos por los artículos 15, 43.1, 43.2 y 45 de la Constitución Española.

5. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico o de la prohibición del estacionamiento o, en su caso, de ambas conjuntamente, a los siguientes vehículos:

- a) Vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad.
- b) Vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento.
- c) Vehículos de la grúa municipal.
- d) Vehículos de otros servicios que actúen en caso de emergencia.
- e) Vehículos de asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia.
- f) Vehículos de transporte público colectivo y asistencia al mismo.
- g) Vehículos de prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.
- h) Los vehículos utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial TEPMR, con sujeción a las prescripciones y límites establecidos en la autorización especial y siempre que se esté desplazando la persona titular de dicha TEPMR.
- i) Vehículos de alta ocupación, entendiéndose por tales a estos efectos aquellos que vayan ocupados por tres o más personas.

j) Los vehículos destinados a la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

k) Los vehículos menos contaminantes en función de su categoría de clasificación ambiental.

l) Los vehículos de aquellos trabajadores cuya hora de inicio o fin de la jornada laboral no coincida con el de cobertura del transporte público, siempre que así se acredite a través de un certificado del empleador.

m) Bicicletas, motocicletas, triciclos, ciclomotores y VMP.

n) Los vehículos de residentes y los comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER, así como los de los autorizados para estacionar en sus reservas específicas.

ñ) Los autotaxi que estén en servicio y quien los conduzca esté presente y los vehículos de alquiler con conductor con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.

o) Aquellos otros vehículos que, por causas debidamente justificadas, se excepcionen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

6. Con carácter previo a la adopción de cualquiera de las medidas de restricción reguladas en el presente artículo se dará la mayor difusión informativa posible a su contenido a través del portal web municipal, de los medios de comunicación, redes sociales, aplicaciones móviles y aquellos otros que favorezcan su conocimiento por la ciudadanía.

7. En los supuestos contemplados en el artículo 35.1, tras la verificación de los niveles de inmisión alcanzados y/o de las previsiones meteorológicas, se adoptarán y activarán mediante decreto del área de gobierno competente en materia de movilidad, atendiendo al plan de acción a corto plazo durante episodios de contaminación aplicable, cuantas medidas recogidas en el artículo 35.2 resulten oportunas para reducir la contaminación y/o la exposición a la misma, a fin de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

El decreto de activación de dichas medidas determinará la fecha y hora a partir de los cuales se implementarán cada una de las medidas correspondientes en función del escenario que se alcance, así como su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica, y del mismo se dará información clara, comprensible y accesible a la población.

Esta información, que contendrá las distintas medidas que se vayan a implementar, deberá facilitarse con anterioridad al momento de su activación a través de medios de difusión apropiados previstos en la LCA y el RCA, sin perjuicio de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid. Asimismo se publicarán en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid.

8. De conformidad con lo previsto en los artículos 21, 53.1 y 54.1.b) de la LTSV y en los artículos 45 y 47 del RGC, en relación con el artículo 50 del RGC y el artículo 17 de esta ordenanza, la modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos será inmediatamente eficaz desde el momento en que se adapte la oportuna señalización vial en los paneles de mensaje variable.

9. La vigilancia del cumplimiento de las medidas de restricción del tráfico y/o del estacionamiento adoptadas se realizará por la Policía Municipal y por los Agentes de Movilidad, así como por medios automáticos cuando resulte posible. En el supuesto de aplicación de las medidas de prohibición o limitación del estacionamiento en el ámbito territorial del SER, su control se realizará, además, por el correspondiente personal de control.

10. El incumplimiento de las medidas de restricción del tráfico, de los límites de velocidad de circulación, de la prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, de la limitación de horarios de carga y descarga o de la restricción de la circulación de todos o parte de los vehículos, que se adopten en determinadas zonas y horarios con carácter temporal, constituye infracción en materia de tráfico sancionable conforme a lo previsto en los artículos 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.”

Veinte.- El artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38. Señalización de las ocupaciones.

1. Todas las ocupaciones de las vías y espacios públicos objeto de la presente ordenanza, y sin perjuicio de las particularidades establecidas para algunas de ellas, deberán estar identificadas mediante el empleo de la señalización vertical y de balizamiento prevista en la normativa estatal de tráfico y de señalización de carreteras y vías públicas. Únicamente podrá utilizarse señalización horizontal cuando así se haga constar expresamente en las condiciones particulares o en el plano de la autorización.

2. En orden a la señalización de las ocupaciones, por el titular de la correspondiente autorización deberán cumplirse las siguientes obligaciones:

a) Presentar los planos necesarios para definir las ocupaciones, incluyendo la señalización que en cada caso corresponda.

b) Suministrar, instalar y conservar los elementos de señalización y balizamiento que correspondan, siendo de su cuenta los gastos que se deriven.

c) Señalizar y balizar, en su caso, en la forma, color, diseño, símbolos, significado y tamaño que figuren en el catálogo oficial de señales de circulación aprobado por el Reglamento General de Circulación.

d) Comunicar a la Policía Municipal y a los Agentes de Movilidad con al menos, cuarenta y ocho horas de antelación a la fecha en la que dé comienzo la ocupación, su localización exacta con expresión de la calle y número, dimensión, duración, días y horario, que se realizará en la forma descrita en el apartado siguiente.

e) Señalizar y balizar, en su caso, el espacio ocupado de acuerdo con los criterios establecidos en este artículo, sin perjuicio de las particularidades establecidas para cada tipo de ocupación.

f) En todos los casos, la obligación de señalar alcanzará no sólo a la propia ocupación de la vía pública, sino también a aquellos lugares en que resulte necesaria cualquier indicación como consecuencia directa o indirecta de los trabajos u obras que se realicen.

g) Anular la señalización fija contradictoria con la señalización provisional, previa autorización municipal expresa en los términos establecidos en la autorización.

h) Adoptar las medidas necesarias para evitar daños a las personas o a las cosas, acotando el perímetro donde pudiera existir algún peligro para viandantes, canalizando en este caso el tránsito peatonal, garantizando en particular la accesibilidad para todas las personas a través de un itinerario peatonal accesible en las condiciones previstas en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial y de accesibilidad.

i) Retirar, provisional o definitivamente, según proceda, los elementos de señalización y balizamiento empleados una vez finalizada la ocupación.

j) Reponer o adaptar la señalización fija una vez finalizada la ocupación.

3. Cuando la ocupación afecte a zona en la que esté autorizado el estacionamiento, será obligatorio:

a) Señalizar la prohibición de estacionamiento con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas mediante el empleo de los elementos que a continuación se indican:

1.º Señales portátiles de estacionamiento prohibido, colocadas una en cada extremo de la zona a ocupar, asegurando que las flechas de las señales delimiten correctamente la ocupación. En cada señal se colocará un cartel indicativo de la fecha y hora de la ocupación en el formato aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, que podrá incorporar un código QR u otra referencia que facilite la comprobación electrónica por cualquier persona de la autenticidad y las características de la autorización otorgada a través de la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid.

2.º Cinta balizada o sistema similar que siempre que sea posible se fijará al mobiliario o arbolado urbano mediante un sistema que garantice su firmeza y sin que se produzcan daños o menoscabo alguno. La cinta se colocará de forma aérea, permitiendo holgadamente el paso de personas, sin que en ningún caso se encuentre fijada al suelo, para evitar tropiezos.

b) Comunicar electrónicamente al órgano municipal autorizante de la ocupación, con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas, en el formato y a través del sistema que éste establezca, la fecha y hora de colocación de las señales, la duración, la fecha y hora de realización de la ocupación, y la documentación multimedia que se establezca incluyendo en particular fotografías que no hayan sufrido ningún tipo de tratamiento desde su captura y contengan en su metainformación asociada la fecha de realización y su georreferenciación, y que además deberán reunir las siguientes especificaciones:

1.ª Se incluirá una imagen de tipo panorámico desde la acera de enfrente.

2.ª Las fotografías de las señales permitirán la lectura clara del cartel colocado en las mismas.

3.ª Permitirán visualizar correctamente la fijación de las señales al mobiliario.

4.ª Se fotografiará la cinta de señalización.

5.ª Las fotografías de los vehículos permitirán la lectura de las placas de matrícula.

Cuando en la zona autorizada se encuentre algún contenedor debidamente autorizado, podrá ocuparse la zona inmediata siempre que se cumplan los requisitos indicados anteriormente y se remitan las fotografías que lo acredite en los términos regulados.

4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación, el titular de la autorización deberá:

a) Señalizar la ordenación resultante, el estrechamiento de carriles y la reducción de la velocidad, de modo que quede garantizada la seguridad vial tanto del tráfico de vehículos como, en su caso, del posible tránsito peatonal.

b) Proteger la zona a ocupar mediante elementos de balizamiento o vallas.

c) Requerir la presencia de señalistas, en los casos previstos en la autorización.

5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas.

6. Si la ocupación afecta a la acera se deberá garantizar un itinerario peatonal accesible de al menos un metro y ochenta centímetros metros de anchura. Cuando ello no sea posible, podrá habilitarse, excepcionalmente y según las circunstancias concurrentes en cada caso, un pasillo peatonal en calzada debidamente protegido y balizado, un paso de peatones provisional o el establecimiento de un itinerario alternativo debidamente señalado e iluminado.

7. Cuando la ocupación afecte a la funcionalidad de alguna parada de transporte público regular de viajeros de uso general, a alguna estación del sistema de bicicleta pública del Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal o a algún tramo de carril bus, con o sin separador físico, la persona interesada deberá comunicarlo al operador del transporte con una antelación mínima de setenta y dos horas, excluyendo de las mismas los sábados, domingos y festivos, para que puedan adoptarse las medidas oportunas: entre otras, la modificación funcional y la señalización de las paradas, la retirada del separador de carril bus, así como la información a las personas usuarias de la situación y de las condiciones de uso.

Los operadores de transporte público colectivo regular de viajeros de uso general y del sistema de bicicleta pública del Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal informarán a los órganos competentes sobre las afecciones a sus respectivos servicios que puedan derivarse de la ocupación solicitada, como el desplazamiento de alguna parada de autobús o estación de Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, y sobre la determinación de su coste económico para la valoración municipal de su viabilidad.

La persona que solicite la ocupación se obliga a asumir el pago de los costes económicos que ésta suponga a los servicios municipales, a través de los correspondientes tributos o precios públicos, el abono a los citados operadores de los costes que éstos le acrediten, y finalmente a la reversión de todos los elementos modificados a la situación anterior a la ocupación, salvo que se establezca indicación expresa en contrario en la propia autorización.

8. No podrá procederse a la ocupación sin que se hayan cumplido los criterios de instalación de las señales que en cada caso correspondan.

9. La autorización de ocupación obrará en poder de la persona responsable de la ocupación y en el lugar donde ésta se realice, debiéndose exhibir a petición y requerimiento de la autoridad municipal, admitiéndose en su caso, en su sustitución de la autorización original, copia que incorpore código QR u otra referencia que facilite la comprobación electrónica por cualquier persona de la autenticidad y características de la autorización otorgada a través de la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid.”

Veintiuno.- En el artículo 41, se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

“1. Los autobuses de los servicios regulares de uso general de líneas urbanas e interurbanas únicamente podrán tomar o dejar viajeros en las paradas expresamente determinadas y señalizadas a tal fin mediante postes, indicadores o marquesinas con señales integradas.

Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá, durante el horario nocturno, autorizar en determinadas líneas de autobuses la parada extraordinaria para la bajada, y en su caso subida, de las personas que así lo soliciten en las condiciones que se determinen en la autorización, que serán objeto de publicación oficial, de publicación digital en el portal web municipal y de exposición en los autobuses autorizados.”

Veintidós.- El artículo 47 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 47. Prohibiciones.

1. Se prohíbe el estacionamiento en los lugares y supuestos en los que conforme al artículo 40.1 de la LTSV está prohibida la parada, así como en los lugares y supuestos contemplados en el artículo 40.2 de la LTSV.

2. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 39.4, 40.2.b) y 40.2.e) de la LTSV y los artículos 39.1 y 40.a) de la LCREM, se prohíbe el estacionamiento:

a) En todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente.

b) En un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles, excluyéndose los sábados, los domingos y los declarados festivos.

En todo caso, la persona titular del vehículo tendrá la obligación de cerciorarse por sí, o por cualquier otra persona o medio, de que su vehículo no se encuentra indebidamente estacionado como consecuencia de cualquier cambio de señalización u ordenación del tráfico; para hacerlo, dispondrá de un máximo de cuarenta y ocho horas consecutivas, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles. En los lugares autorizados dentro de los parques públicos o zonas verdes, el plazo máximo de estacionamiento en un mismo lugar será de cuarenta y ocho horas.

c) En las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos.

d) En las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario.

e) En la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas.

f) Delante de los vados correctamente señalizados, entendiéndose por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales.

g) En los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos.

h) En los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada.

i) En batería, sin señal que habilite tal posibilidad.

j) En línea, cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente.

k) En el arcén.

l) En los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación.

ll) Los remolques o semirremolques, separados del vehículo tractor que los arrastra.

m) Cuando un vehículo permanezca estacionado en la vía pública para su venta o alquiler, sin que se entienda como tal la actividad descrita en el artículo 194, o desde el cual se proceda a efectuar actividades ilícitas, tales como venta ambulante no autorizada, así como la reparación o depósito no puntual de vehículos en la vía pública y el estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación temporal de ese espacio de un modo limitado y rotativo por otros vehículos, y dificulta la equitativa distribución de aparcamientos.

n) Asimismo, con carácter excepcional por motivos de protección medioambiental, se prohíbe el estacionamiento en los lugares, periodos y condiciones que se establezcan conforme a lo previsto en el artículo 35.

ñ) En plazas dotadas de sistema de recarga eléctrica situadas en banda de estacionamiento de la vía pública municipal, por todo vehículo que incumpla cualquiera de los siguientes requisitos: disponer de clasificación ambiental CERO emisiones según potencial contaminante y exhibir el correspondiente distintivo ambiental; estar dotado de batería eléctrica apta para su recarga mediante dicho sistema.

o) Se prohíbe el estacionamiento en los lugares, periodos y condiciones que, por motivos de seguridad o de seguridad vial, se establezcan con carácter excepcional conforme a lo previsto en el artículo 25.

3. En ningún caso se permitirá el uso de zonas de parada o estacionamiento para otros fines distintos, salvo autorización municipal expresa.

4. Se prohíbe la realización de cualquier tipo de transacción económica o comercial en relación con las plazas de estacionamiento ubicadas en el dominio público municipal.”

Veintitrés.- El artículo 48 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*”

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional podrán anclar su vehículo a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas:

- a) Con carácter preferente, estacionarán en las reservas exclusivas para este tipo de vehículos situadas en banda de estacionamiento y, en su defecto, en el espacio no reservado de la banda de estacionamiento en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de dos metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.
- b) Excepcionalmente, cuando no sea posible aparcar en la banda de estacionamiento podrán hacerlo sobre aceras si se cumplen todos estos requisitos:
 - 1.º Se trate de calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón.
 - 2.º No exista banda de estacionamiento, en los términos de la disposición transitoria sexta.
 - 3.º No exista señalización específica que lo prohíba.
 - 4.º Se respete, en todo caso, un ancho libre de paso de tres metros. Cuando exista acera-bici el ancho de acera libre de paso se contará desde el límite interior de la acera-bici a la fachada.
 - 5.º Se respete, en todo caso, una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.