

6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:

- 1.ª Paralelamente al bordillo en aceras de menos de seis metros de ancho.
- 2.ª En semibatería o en ángulo, si la acera tiene más de seis metros de ancho.

c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:

- 1.º en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad;
- 2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de 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;
- 3.º en el ámbito peatonal de las reservas de personas con movilidad reducida;
- 4.º en el ámbito peatonal de las paradas de taxi;
- 5.º sobre tapas de registro o de servicios;
- 6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;
- 7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la señalización.

d) El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones.”

Veinticuatro.- El artículo 49 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 49. *Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía.*

1. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la

Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

2. El ámbito territorial sujeto al estacionamiento limitado de vehículos se corresponde con el Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER), que se subdivide conforme a la delimitación por barrios recogida en el anexo I.

3. Los Ámbitos Diferenciados, dentro del AER, podrán tener otras delimitaciones territoriales acordes a su funcionalidad conforme establece el artículo 55.

4. En las vías límites del AER, las dos aceras se considerarán incluidas dentro de la zona de regulación SER.

5. El horario de ordenación del estacionamiento será:

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

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

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

6. Se distinguirán los siguientes tipos de plazas de estacionamiento regulado:

- a) Plazas verdes. Son las plazas destinadas preferentemente a las personas residentes definidas en el artículo 50.1, que podrán estacionar conforme a lo dispuesto en los artículos 52.1 y 47.2. Las personas no residentes podrán estacionar en las plazas verdes en los términos previstos en el artículo 52.2.
- b) Plazas azules. Son las plazas destinadas preferentemente a las personas no residentes definidas en el artículo 50.2, que podrán estacionar conforme a lo dispuesto en los artículos 52.2 y 47.2. Las personas residentes podrán estacionar en las plazas azules en los términos previstos en el artículo 52.1.k).
- c) Plazas mixtas. Son aquellas con doble señalización, tanto horizontal como vertical, en las que, dependiendo del horario establecido y señalado, el régimen de estacionamiento será el establecido en la correspondiente señalización vertical. Una

vez finalizado este horario, dicho régimen pasará a ser el que corresponda al color de la plaza.

d) Plazas de los Ámbitos Diferenciados definidas y reguladas en el artículo 55.

e) Plazas de alta rotación definidas y reguladas en el artículo 56.

7. Se prohíbe el estacionamiento durante las veinticuatro horas del día y todos los días del año en las plazas del SER a los vehículos clasificados en el RV en la categoría medioambiental A según su potencial contaminante, incluidos los vehículos históricos, en los términos y con las excepciones temporales previstas en la disposición transitoria cuarta.

8. La información sobre las condiciones de funcionamiento del SER en el AER estará permanentemente accesible para la ciudadanía, a través de su publicación en el portal web municipal y otros canales municipales de información como redes sociales y aplicaciones móviles, manteniéndose en todo momento actualizada.

9. La Junta de Gobierno o el órgano en que delegue podrá, por motivos de seguridad, de seguridad vial, de protección de la integridad de los espacios públicos y privados y del patrimonio de las Administraciones Públicas, en los términos previstos en el artículo 25, o en razones de protección medioambiental en los términos previstos en el artículo 35, por razones de salud pública, protección civil, para garantizar el ejercicio del derecho a votar en los procesos electorales o como consecuencia de trabajos de ordenación y ejecución de obras en el espacio viario, suspender completa o parcialmente la aplicación del régimen general de funcionamiento de dicho servicio en la totalidad o en parte de su ámbito territorial, ya sea de oficio o a solicitud de otro órgano administrativo municipal fundada en los motivos de interés general habilitantes de su competencia.

El acuerdo o decreto que establezca la suspensión deberá concretar su ámbito geográfico de aplicación y temporal de vigencia, así como las condiciones específicas que resulten de aplicación. El acuerdo o decreto será objeto de publicación oficial en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de publicación electrónica en el sitio web municipal y en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid.”

Veinticinco.- El artículo 50 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 50. Categorías de uso.

Se distinguen las siguientes categorías de uso:

1. Residentes. La condición de residente se obtiene mediante la correspondiente autorización otorgada por el Ayuntamiento de Madrid, pudiendo acceder a la misma la persona física con empadronamiento en domicilio incluido en alguno de los barrios del anexo I o en la acera exterior de los viales delimitadores del respectivo barrio, que disponga de vehículo en titularidad, usufructo, *renting*, *leasing*, contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, o retribución en especie, el cual debe estar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid. No será exigible este último requisito si el vehículo es propiedad de una persona jurídica con domicilio legal en un municipio distinto al de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid comprobará el cumplimiento efectivo de los requisitos exigidos, pudiendo otorgar autorizaciones provisionales condicionadas a la verificación posterior de su cumplimiento.

2. No residentes. Tienen la condición de no residentes quienes estacionen obteniendo, en su caso, la correspondiente autorización en un parquímetro o dispositivo móvil habilitado, siempre y cuando no tengan la condición de Colectivo Cualificado, a quienes afectará la limitación de la duración del estacionamiento sobre cualquier tipología de plaza, según lo dispuesto en los artículos siguientes.

3. Colectivos cualificados. Podrán formar parte de los colectivos cualificados las personas físicas y jurídicas que ejercen una actividad que precisa para su desarrollo un régimen específico de estacionamiento y que reúnan los requisitos que se indican a continuación.

a) Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales. Para obtener la autorización correspondiente se requiere figurar de alta en el Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), así como en el IVTM y disponer de un vehículo en titularidad, usufructo, *renting* o *leasing* o contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, perteneciente a alguna de las siguientes categorías:

1.^a Furgón, furgoneta o camión con MMA igual o inferior a tres mil quinientos kilogramos.

2.^a Furgón, furgoneta o camión con MMA igual o inferior a cinco mil kilogramos, exclusivamente cuando se trate de vehículos que dispongan de la categoría ECO de clasificación ambiental.

3.^a Vehículo mixto adaptable o vehículo derivado de turismo.

4.^a Vehículo turismo rotulado con la denominación comercial e industrial, exclusivamente cuando la rotulación sea indeleble o con vinilo, de tal manera que la rotulación y desrotulación se tenga que hacer por profesionales, siempre y cuando se trate de vehículos con las categorías CERO Emisiones, ECO, C o B de clasificación medioambiental.

Para formar parte de este colectivo deberá presentarse una declaración responsable sobre el cumplimiento de las condiciones anteriores.

En el supuesto de vehículos en régimen de *renting* o *leasing* o contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, cuyos titulares soliciten autorización como Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales, cuando se acredite documentalmente que los mismos no son susceptibles de ser domiciliados en el municipio de Madrid en el RV, no se exigirá su alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid.

En el supuesto de vehículos turismos rotulados, deberá acreditarse documentalmente la rotulación con fotografías de, al menos, los laterales y la parte trasera del vehículo, debiendo esta rotulación ocupar al menos el cuarenta por ciento de la superficie de cada una de las partes. En caso de que aquella sea dudosa, el titular estará obligado a someter el vehículo a inspección ocular presencial por parte del personal técnico municipal si el Ayuntamiento así lo demanda.

b) Colectivo Cualificado de Titulares de Talleres de Reparación de Vehículos. Para obtener la autorización correspondiente se requiere figurar de alta en el epígrafe de reparación de vehículos del IAE y disponer de una autorización de paso de vehículos para el taller.

c) Colectivo cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios, destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija (conocidos como *carsharing*). Para obtener la autorización correspondiente se requiere figurar de alta en el epígrafe de alquiler de automóviles sin conductor del IAE y disponer de vehículos que cumplan los siguientes requisitos:

- 1.º Vehículos que dispongan de la categoría ECO de clasificación ambiental.
- 2.º Estar rotulados con la denominación comercial de la empresa.
- 3.º Estar dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, salvo que se acredite que no son susceptibles de ser domiciliados en el municipio de Madrid en el RV.”

Veintiséis.- El artículo 52 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 52. Autorización de estacionamiento.

1. Residentes. Las autorizaciones se otorgarán previa solicitud de la persona interesada, acreditando el cumplimiento de los requisitos y el abono de la tasa fijada en la OFSER.

a) Se otorgará una única autorización a cada residente. El vehículo deberá estar clasificado por criterios de construcción en el Reglamento General de Vehículos como turismo, *pick-up*, furgoneta de hasta tres mil quinientos kilogramos de MMA, derivado de turismo o vehículo mixto adaptable.

b) Obtenida una autorización, si la persona residente dispusiera de más de un vehículo de los tipos anteriores, podrá otorgarse autorización para los mismos en número igual a los permisos de conducción que aporte de su cónyuge, pariente en primer grado de consanguinidad o pareja de hecho inscrita en el Registro correspondiente siempre que, sin ser titular de autorización en vigor para estacionar como residente, se encuentre empadronado en el mismo domicilio que la persona residente interesada.

c) La titularidad del vehículo se comprobará en la base de datos de la DGT.

d) En el supuesto de vehículo en usufructo, se deberá aportar documento público acreditativo de la constitución del derecho real de usufructo en el que conste el residente como usufructuario y el vehículo como cosa usufructuada.

e) En el supuesto de vehículo en régimen de *renting*, *leasing*, o contrato de alquiler con una empresa cuyo objeto social sea el alquiler de vehículos, la persona interesada deberá aportar el contrato correspondiente en el que conste como arrendataria. Cuando la empresa de *renting*, *leasing* o alquiler de vehículos tenga su domicilio legal fuera del municipio de Madrid, aportará asimismo una declaración responsable de su representante legal manifestando dicha circunstancia.

f) En el supuesto de vehículo en régimen de retribución en especie, se acreditará mediante comunicación de la empresa titular del vehículo o arrendataria del mismo a través de contrato de *renting* o *leasing*, presentada a través del registro electrónico municipal o a través de los medios electrónicos que habilite el Ayuntamiento de Madrid, en la que conste que la persona residente es empleada de la empresa, que la duración del contrato es al menos la pretendida para la autorización y que el vehículo constituye retribución en especie del trabajador, indicando su cuantía.

Cuando la empresa a cuyo nombre figure el vehículo en la DGT tenga su domicilio legal fuera del Municipio de Madrid, se deberá aportar una declaración responsable de su representante legal manifestando dicha circunstancia.

g) En el supuesto de disponer de autorización en vigor sobre un vehículo y sufrir el robo o avería de éste, la persona autorizada en calidad de residente podrá comunicar esta circunstancia al Ayuntamiento de Madrid, en cuyo caso la propia autorización en vigor sobre el vehículo original dará temporalmente cobertura al vehículo de sustitución.

Una vez finalizado el motivo de la modificación temporal de la autorización del vehículo de la persona residente, ésta deberá nuevamente comunicar dicha circunstancia, lo que supondrá la reversión de la autorización a su estado original.

Pasados dos meses desde la tramitación de la sustitución del vehículo, el Ayuntamiento de Madrid podrá requerir a la persona titular de la autorización la justificación de la permanencia de la situación determinante de la sustitución.

h) Cuando resulte necesario por motivos de seguridad, movilidad y medioambientales, así como cuando las personas autorizadas en calidad de residentes no puedan estacionar sus vehículos en la mayor parte o la totalidad de los viales del barrio en el que residen como consecuencia de autorizaciones de ocupación por obras, mudanzas, rodajes u otras circunstancias o acontecimientos extraordinarios, el órgano competente podrá autorizar el estacionamiento de vehículos en parte o en la totalidad del AER mientras persista el motivo.

i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).

Igualmente las personas residentes del barrio 13 (Cortes) podrán estacionar en el ámbito territorial comprendido en el interior del siguiente perímetro del barrio 35 (Jerónimos): calle Alfonso XII, paseo del Prado, calle Alcalá y glorieta de Carlos V.

j) La autorización de estacionamiento se concederá por períodos mensuales o para una anualidad.

k) La autorización de las personas residentes habilita para estacionar sin limitación de tiempo en las plazas verdes de su barrio. Además en las vías delimitadoras entre barrios, las personas residentes podrán estacionar sus vehículos en las plazas verdes que hubiere junto a ambas aceras. La autorización también habilita para estacionar

en las plazas azules de su barrio y en las plazas azules de ambas aceras de las vías delimitadoras entre barrios entre las veinte y las veintiuna horas.

l) La persona residente está obligada a comunicar al órgano gestor de las autorizaciones cada cambio de datos respecto de los considerados en su momento para la obtención de una autorización, para, previa acreditación del cumplimiento de los requisitos y, en su caso, abono de la correspondiente tasa, poder obtener una nueva actualizada.

Sin perjuicio de ello, la Administración municipal comprobará de oficio el cumplimiento de los requisitos necesarios para el mantenimiento o la renovación de las autorizaciones, incluyendo en particular:

1.º Que la persona residente no haya causado baja en el padrón municipal en un domicilio incluido en el AER.

La baja en el padrón en el AER conllevará la baja automática de la autorización del SER.

El cambio de domicilio en el padrón que suponga traslado entre dos barrios pertenecientes al AER conllevará la baja automática de la autorización del SER, siendo preciso que la persona residente solicite el alta en el nuevo barrio.

2.º Los datos derivados de la matrícula del vehículo cruzándola con los obrantes en la base de datos de la DGT, de acuerdo con la normativa en vigor en materia de protección de datos de carácter personal.

La baja definitiva del vehículo o la transferencia del mismo conllevará la baja automática de la autorización del SER, si bien la persona titular, en el supuesto de cambio de vehículo, podrá obtener el cambio de vehículo en su autorización.

2. No residentes. La autorización de estacionamiento se obtendrá en un parquímetro o mediante los sistemas tecnológicos que a tal efecto se habiliten, mediante el pago de la tasa correspondiente conforme a la OFSER, en los siguientes términos:

a) La autorización de las personas no residentes habilita para estacionar exclusivamente dentro del barrio para el cual se ha obtenido y en las vías delimitadoras de los barrios limítrofes siempre y cuando hayan abonado, en su caso, la tasa que corresponda al tipo de plaza en el que esté estacionado el vehículo.

b) La autorización habilita a estacionar durante el tiempo abonado y hasta un tiempo máximo de cuatro horas en plazas azules, de dos horas en plazas verdes y de cuarenta y cinco minutos en plazas de alta rotación.

c) Transcurrido el tiempo máximo autorizado de duración del estacionamiento, el vehículo no podrá estacionarse en el mismo tipo de plazas y barrio hasta que haya transcurrido una hora desde el momento en que finalizara la autorización.

d) En el supuesto de que cualquier persona usuaria no residente rebasase en tiempo inferior a una hora el límite de tiempo autorizado de estacionamiento, podrá suplementar el pago por el exceso, considerándose en tal caso un estacionamiento válido, evitando con ello la infracción del artículo 47.2.h).

e) La OFSER determinará los recargos aplicables al importe de la tasa cuando la concentración media de dióxido de nitrógeno de las estaciones de fondo urbano de la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid que permiten medir la exposición general de la población a este contaminante en la ciudad, o del sistema municipal de predicción de la contaminación del aire, supere sendos niveles escalonados de sesenta y setenta microgramos por metro cúbico entre las cero horas y las veintitrés horas.

Dichos recargos se aplicarán a las autorizaciones de estacionamiento que se obtengan en parquímetros o mediante sistemas tecnológicos durante el horario de funcionamiento del SER del día siguiente a aquél en que se hayan alcanzado dichos niveles.

El Ayuntamiento de Madrid publicará digitalmente esta circunstancia en el portal web municipal, e informará de ella a las personas usuarias en los parquímetros y sistemas tecnológicos habilitados para la obtención de autorizaciones de estacionamiento, con carácter previo al abono de la tasa exigida para obtener la correspondiente autorización. Asimismo se publicará en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid.

3. Colectivos Cualificados. La autorización de estacionamiento se concederá por períodos mensuales o para una anualidad, una vez acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos y el abono de la tasa fijada en la correspondiente ordenanza fiscal. No obstante, para el colectivo cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios (Empresas de arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración y sin base fija) la autorización de estacionamiento se concederá por una duración de tres anualidades naturales más los meses que resten hasta diciembre del año en que se solicite, debiéndose abonar la tasa anual o mensual en los términos y plazos fijados en la OFSER.

a) Quienes integren el Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales podrán solicitar una autorización por cada uno de los vehículos que tengan en titularidad, *renting* o *leasing*.

La autorización de este Colectivo Cualificado habilita para estacionar tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul de todo el AER, por un tiempo máximo diario, continuado o no, de hasta ocho horas, excepto los sábados, el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre no festivos, en los que el tiempo máximo, continuado o no, será de seis horas.

b) Las personas integrantes del Colectivo Cualificado de Titulares de Talleres de Reparación de Vehículos podrán solicitar hasta un máximo de tres autorizaciones que no estarán vinculadas a un vehículo concreto.

La autorización de este Colectivo Cualificado habilita para estacionar en plazas de color azul del barrio del AER en el que esté ubicado el taller, o de color verde exclusivamente en el caso en que el taller se encuentre en el interior de alguna de las ZBEDEP en la que todas las plazas sean de dicho color, por un tiempo máximo diario, continuado o no, de cinco horas.

c) Quienes integren el Colectivo Cualificado de Empresas Multiusuarios (Empresas de arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración y sin base fija que cumplan los requisitos del artículo 194), podrán solicitar una autorización por cada uno de los vehículos que tengan en titularidad, *renting* o *leasing*.

La autorización de este Colectivo Cualificado habilita para estacionar en plazas de color azul de todo el AER, sin sujeción a limitación de tiempo máximo de estacionamiento.

4. Si de las comprobaciones practicadas por la Administración municipal resultara que por la persona titular de la autorización de estacionamiento se ha venido realizando un uso indebido de la misma, o que los datos aportados para su obtención son inexactos o han sido falseados, se iniciará el procedimiento para la revocación de la autorización, sin perjuicio de la incoación del correspondiente el procedimiento sancionador.

5. El Ayuntamiento de Madrid habilitará paulatinamente procedimientos electrónicos y automatizados para facilitar a la ciudadanía la gestión de los trámites relativos a sus autorizaciones.”

Veintisiete.- El artículo 54 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 54. Distribución de plazas.

1. En función de la tipología de los diferentes barrios y con objeto de adecuar la oferta y la demanda de plazas destinadas preferentemente a residentes, se establece que el porcentaje mínimo de plazas verdes será del setenta y cinco por ciento del total de plazas de estacionamiento regulado disponibles en cada barrio, salvo en el caso de que el número de plazas resultante de ese porcentaje exceda del número de autorizaciones de residente del barrio, en el que el número mínimo de plazas verdes será el equivalente al noventa por ciento del total de tales autorizaciones a 31 de enero de cada año.

2. En las ZBEDEP el porcentaje mínimo de plazas verdes no será inferior al ochenta por ciento del total de plazas de estacionamiento regulado disponibles en la respectiva Zona.”

Veintiocho.- El artículo 55 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 55. Ámbitos diferenciados.

1. Los Ámbitos Diferenciados son aquellos espacios territoriales cuyas plazas del SER requieren una regulación diferenciada en atención a las razones de interés general que motivan su creación y delimitación.

2. La creación y delimitación del ámbito territorial de los Ámbitos Diferenciados se realizará mediante acuerdo de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, que será publicado en los Boletines Oficiales de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid y difundido mediante el portal web municipal.

3. Se podrán crear Ámbitos Diferenciados para los siguientes fines, que se ajustarán a las normas de uso y señalización siguientes:

a) **Ámbito Diferenciado Disuasorio (ADD):** Se podrá destinar el uso de determinadas plazas del SER ubicadas en espacios de baja ocupación residencial o rotacional, preferiblemente en las proximidades de intercambiadores de transporte o estaciones de transporte público colectivo, a favorecer el intercambio modal, disuadir del uso del vehículo privado y potenciar el uso del transporte público colectivo regular de viajeros. Se señalarán horizontalmente mediante línea discontinua de colores naranja y azul alternos.

b) **Ámbito Diferenciado Hospitalario (ADHOS):** Por motivos socio-sanitarios podrán destinarse a dicho uso determinadas plazas del SER ubicadas en las proximidades de los hospitales. Se señalizarán horizontalmente mediante rectángulos de veinte por treinta centímetros de colores rojo y blanco alternos.

4. En las plazas de los **Ámbitos Diferenciados** se podrá estacionar hasta un máximo de doce horas diarias en función del cumplimiento de los requisitos del ámbito, en los términos que ordene la señalización vertical.

5. La OFSER podrá establecer tasas específicas diferenciadas para el estacionamiento en las plazas de los **Ámbitos Diferenciados**.

6. Los **Ámbitos Diferenciados** no incluirán plazas verdes ni les resultará de aplicación el porcentaje de distribución de plazas previsto en el artículo 54.”

Veintinueve- En el título tercero del libro I se suprime el capítulo IV, que queda sin contenido.

Treinta- El artículo 56 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 56.** *Plazas de alta rotación.*

1. Son aquellas plazas ubicadas en calles o tramos de las mismas sometidas a una regulación especial para favorecer la rotación en su uso, reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad del entorno de forma compatible con la intensa demanda de estacionamiento por su proximidad a sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales.
2. Se señalizarán horizontalmente mediante rectángulos de veinte por treinta centímetros de colores azul y blanco alternos.
3. El estacionamiento en estas plazas exige el abono de la tasa específica establecida en la OFSER.
4. Salvo ordenación específica mediante señalización vertical, el tiempo máximo autorizado de estacionamiento será de cuarenta y cinco minutos, que una vez cumplido impedirá estacionar en plazas de alta rotación del mismo barrio hasta que hayan transcurrido treinta minutos desde el momento en que finalizara la autorización.
5. Si se rebasara el límite de tiempo autorizado de estacionamiento en tiempo inferior a treinta minutos se podrá suplementar el pago por el exceso, considerándose en tal caso un estacionamiento válido, evitando con ello la infracción del artículo 47.2.h).”

Treinta y uno- El artículo 57 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 57.** *Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.*

1. El ámbito territorial en que resulta de aplicación la normativa del SER es el AER establecida en el anexo I.
2. La implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos incorporados al AER se llevará a cabo en los términos previstos en la disposición transitoria quinta.”

Treinta y dos.- En el título tercero del libro I se suprime el capítulo V, que queda sin contenido.

Treinta y tres.- En el título tercero del libro I se adiciona el capítulo IV que queda redactado en los siguientes términos:

“Capítulo IV. Reservas”.

Treinta y cuatro.- El artículo 59 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 59. *Clasificación de las reservas de estacionamiento.*

1. Las reservas de estacionamiento para la parada o estacionamiento de vehículos se clasifican en dotacionales y no dotacionales:
2. Son dotacionales las reservas que se establezcan por razones de interés público y en beneficio general para su utilización por quienes reúnan los requisitos establecidos para cada una de ellas, sin perjuicio de lo establecido en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
3. Atendiendo al servicio al que se destinen, se distinguen las siguientes categorías de reservas dotacionales:
 - a) Vehículos para personas con movilidad reducida;
 - b) Autotaxis;
 - c) Ciclomotores y motocicletas, vehículos homologados de dos ruedas, vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas por la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, y vehículos de movilidad personal;
 - d) Carga y descarga, reguladas en los artículos 201 y 202;
 - e) Vehículos destinados al transporte regular de viajeros de uso general, reguladas en los artículos 148 a 151;
 - f) Vehículos destinados al transporte regular de viajeros de uso especial;
 - g) Vehículos destinados al transporte colectivo discrecional de viajeros.
 - h) Servicios de interés municipal;
 - i) Recarga de vehículos eléctricos;
 - j) Bicicletas y VMP;
 - k) Vehículos CERO Emisiones destinados al arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija definidos y regulados en el artículo 194;
4. Son reservas no dotacionales aquellas que se establezcan en beneficio particular y a petición de quien tuviera interés.
5. Atendiendo a la entidad o actividad para la que se solicite, se distinguen las siguientes categorías de reservas no dotacionales:

- a) Organismos Públicos;
- b) Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares y Organizaciones Internacionales;
- c) Centros sanitarios o asistenciales;
- d) Establecimientos hoteleros;
- e) Actividades singulares.”

Treinta y cinco.- En el artículo 60, se modifica el apartado 7, que queda redactado en los siguientes términos:

“7. El establecimiento de reservas dotacionales o no dotacionales no comprendidas en ninguna de las categorías indicadas en los apartados 3 y 5 del artículo 59, deberá estar suficientemente motivado en cuanto a su necesidad y singularidad y requerirá de informe preceptivo, previo y vinculante del órgano competente en materia de planificación de la movilidad.”

Treinta y seis.- El artículo 72 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 72.** *Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.*”

Estas reservas tienen por objeto habilitar en la vía pública espacios que faciliten la parada y el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, así como de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP situándolas, cuando y donde proceda conforme al criterio técnico de los servicios municipales de movilidad, en un recinto con elementos de protección respecto del resto de vehículos.”

Treinta y siete.- El artículo 73 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 73.** *Uso.*”

Podrán utilizar estas reservas las motocicletas y los ciclomotores de dos y tres ruedas, así como las bicicletas, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine.

Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.”

Treinta y ocho.- El artículo 75 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 75.** *Disposiciones técnicas.*”

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

a) Emplazamiento: las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores y VMP se habilitarán en zonas de estacionamiento permitido, se dispondrán preferentemente en bandas de estacionamiento en línea con elementos de protección, en su caso, y se ubicarán con carácter general en los quince metros anteriores y cinco metros posteriores al sentido de la circulación de todos los pasos de peatones, en los quince metros anteriores a las intersecciones, así como en aquellos otros lugares seleccionados en función de la demanda existente.

b) Limitaciones horarias: con carácter general, las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores y VMP se establecerán exclusivamente para los días laborables, de lunes a viernes, en horario de ocho a veinte horas, pudiendo imponerse otras limitaciones en cuanto a días y horarios en función de su utilización.”

Treinta y nueve.- El artículo 78 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 78. *Uso de las reservas.*

1. La utilización de las reservas estará limitada para su uso afecto al desarrollo de las actividades y servicios de interés municipal que se indican a continuación:

a) La prestación de un servicio o la realización de una actividad de interés municipal tales como las establecidas como punto limpio, bibliobús, transporte urbano de mercancías, carga y descarga de agua reciclada, vehículos eléctricos, gestión administrativa y aquellos otros de naturaleza similar que se establezcan en beneficio del municipio.

b) El desempeño de actividades de gestión e inspección propias de los centros municipales oficiales.

c) Colocación de contenedores de residuos y prestación del servicio de gestión de residuos por vehículos municipales.

2. Las reservas para desempeño de actividades de gestión e inspección propias de los centros municipales oficiales, contempladas en el apartado 1.b) serán de dos tipos:

a) Con carácter general se establecerán reservas de tipo general que garanticen su uso municipal en régimen rotatorio y no exclusivo.

b) De forma restrictiva podrán autorizarse reservas municipales de uso específico o exclusivo de determinadas dependencias o servicios municipales en los que, en atención a su finalidad, condiciones de uso y circunstancias concurrentes, resulte debidamente justificado por razones de seguridad o movilidad, establecer reservas exclusivas municipales.

3. El uso de las reservas de los centros municipales oficiales del apartado 2, tanto las de tipo general como las exclusivas, se sujeta al cumplimiento simultáneo de las siguientes obligaciones:

- a) disponer de la preceptiva tarjeta de estacionamiento otorgada por el órgano competente en la que consten las personas titulares de la misma y los centros a cuyo favor se expidan;
- b) y exhibir la preceptiva tarjeta de estacionamiento en la parte interior del parabrisas del vehículo de forma que resulte totalmente visible;
- c) una reserva municipal señalizada no podrá usarse por vehículos municipales que carezcan de la preceptiva tarjeta de estacionamiento, ni por los que disponiendo de ella no la exhiban reglamentariamente.

4. La tarjeta de estacionamiento exigida para el uso de las reservas municipales del apartado 2 solo se expedirá, con carácter general, para vehículos oficiales municipales. Con carácter excepcional y por motivos debidamente justificados podrán expedirse tarjetas de estacionamiento para los vehículos privados que se utilicen en la prestación de los servicios municipales.

5. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue determinará los criterios de actuación en relación con la autorización, señalización y uso de las reservas de los centros municipales oficiales del apartado 2.”

Cuarenta.- El artículo 85 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 85. *Uso de los aparcamientos para bicicletas.*

Serán de uso exclusivo para bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP.

Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.”

Cuarenta y uno.- El artículo 87 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 87. *Señalización y procedimiento.*

1. Los módulos aparcabicicletas ubicados en calzada deberán contar con la reserva de estacionamiento correspondiente, y se señalizarán y balizarán cumpliendo las siguientes obligaciones:

- a) La señalización vertical de estas reservas incluirá la señal S-17, con el pictograma de bicicleta.
- b) Se instalarán elementos de segregación respecto de otros espacios de aparcamiento.
- c) La señalización horizontal, el tipo de poste o sistema de sujeción, así como el resto de elementos de protección quedarán determinados por los servicios competentes del Ayuntamiento de Madrid.

2. El establecimiento de estas reservas se efectuará en función de la demanda, dotación y uso potencial, previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona o emplazamiento concreto.

3. Los proyectos de urbanización y de remodelación del viario deberán tener en cuenta la instalación de aparcabicicletas con los criterios definidos como una parte más del equipamiento.”

Cuarenta y dos.- El artículo 88 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 88. *Reservas para vehículos cero emisiones destinados a arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija.*

1. Estas reservas tienen por objeto habilitar espacios en la vía pública para su uso exclusivo por vehículos de categoría M1 y clasificación ambiental CERO emisiones destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija del artículo 194, para facilitar su estacionamiento y promover su uso por los ciudadanos para la mejora de la sostenibilidad medioambiental urbana.

2. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 88.5, estas reservas serán de uso exclusivo por los vehículos que, además de cumplir los requisitos previstos en el RGV y en el artículo 194 de esta ordenanza, cumplan simultáneamente los siguientes requisitos:

a) disponer simultáneamente de clasificación ambiental CERO Emisiones según su potencial contaminante y de clasificación como vehículo de uso compartido en el RGV de la DGT;

b) exhibir reglamentariamente el Distintivo ambiental CERO emisiones y el Distintivo de uso compartido V-26 o, en su caso, el distintivo de la DGT que acredite el cumplimiento de los dos requisitos establecidos en el artículo 88.2.a).

Las reservas podrán disponer de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, que serán de uso exclusivo para estos vehículos durante el horario de la reserva.

3. El establecimiento de estas reservas se efectuará por los servicios municipales competentes, una vez analizada la demanda y uso potencial de los sistemas de vehículo compartido, con el objetivo de fomentar patrones de movilidad sostenible y reducir el impacto del tráfico rodado en la calidad del aire.

4. Se establecerán en banda de estacionamiento mediante la instalación de señalización vertical, sin perjuicio de la posibilidad de emplear señalización horizontal para facilitar su identificación.

5. Las condiciones de utilización de estas reservas, y en su caso de la infraestructura de recarga eléctrica asociada, se regularán en la señalización vertical oportuna que con carácter general, reservará el uso las veinticuatro horas del día, o establecerá el horario específico de reserva fuera del cual quedará autorizado el estacionamiento exclusivo por vehículos CERO Emisiones de los residentes de dicho barrio.”

Cuarenta y tres.- El artículo 89 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 89. *Reservas para organismos públicos.*

El objeto de estas reservas es habilitar en la vía pública espacios ante organismos públicos que faciliten la parada y el estacionamiento de vehículos oficiales pertenecientes a los órganos constitucionales, la Unión Europea, el Estado, las comunidades autónomas, y entidades locales con oficina en el término municipal de Madrid.

Con carácter general estas reservas se autorizarán para su uso exclusivo durante los días y horario de funcionamiento del edificio al que esté vinculada, pudiendo autorizarse con carácter excepcional para determinados organismos durante todos los días de la semana, sin que en ningún caso pueda utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades.”

Cuarenta y cuatro.- El artículo 91 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 91. Disposiciones técnicas.**

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para organismos públicos, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

- a) Dimensión de la reserva. El espacio objeto de reserva no podrá exceder del equivalente a dos plazas de estacionamiento por cada organismo oficial, salvo petición debidamente justificada y apreciada por los servicios competentes.
- b) Limitaciones horarias. Con carácter general el uso de la reserva se limitará a los días y horario de funcionamiento del edificio al que esté vinculada, salvo petición debidamente justificada.”

Cuarenta y cinco.- El artículo 99 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 99. Disposiciones técnicas.**

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para centros sanitarios o asistenciales habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

- a) Se habilitarán lo más próximo posible a las instalaciones del centro, en zonas de estacionamiento permitido, preferentemente en línea.
- b) El espacio reservado para cada centro no podrá exceder del equivalente a dos plazas, salvo autorización expresa, previa petición debidamente justificada.
- c) Con carácter general la utilización de estas reservas podrá solo autorizarse durante los días y el horario de funcionamiento del edificio al que está vinculada, salvo petición debidamente justificada.”

Cuarenta y seis.- El artículo 103 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 103. Disposiciones técnicas.**

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para establecimientos hoteleros, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

- a) Se habilitarán lo más próximo posible a la fachada del inmueble donde se ubique, y en todo caso, en zonas de estacionamiento permitido, preferentemente en línea.
- b) El espacio reservado para cada establecimiento hotelero se determinará en función de sus necesidades y la demanda de estacionamiento de la zona, no pudiendo exceder con carácter general del equivalente a tres plazas, salvo autorización expresa, previa petición debidamente justificada. El espacio reservado se reducirá a dos plazas cuando no resultara físicamente posible o adecuado a las circunstancias de movilidad de la vía y su entorno.
- c) La utilización de estas reservas se autorizará con carácter permanente para todos los días de la semana.”

Cuarenta y siete.- En el artículo 124, se modifica el apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

“4. Los aparcamientos disuasorios contarán con carácter preferente en la banda de estacionamiento perimetral en superficie con una o varias reservas: del servicio de autotaxi, de autocares de transporte público colectivo y de vehículos CERO Emisiones destinados al arrendamiento sin conductor de corta duración sin base fija del artículo 194.1. Asimismo dispondrán de dotación para el estacionamiento de bicicletas y VMP y, en su caso, de una base del servicio de bicicleta pública municipal.”

Cuarenta y ocho.- En la sección 1ª del capítulo III del título cuarto del libro I se modifica el título, queda redactado en los siguientes términos:

“SECCIÓN 1ª.- Abonos de residentes de media y larga duración.”

Cuarenta y nueve.- El artículo 125 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 125. Uso y normativa aplicable.

1. El régimen de gestión mediante abonos de residentes de media y larga duración es aquel por el que el gestor del aparcamiento facilita el uso temporal de una plaza de estacionamiento a una persona usuaria que cumpla determinados requisitos de vinculación al área de influencia del aparcamiento, por el tiempo pactado en el contrato de abono y a cambio de un precio determinado.
2. Los aparcamientos de residentes en régimen de abonos de residentes de media y larga duración se rigen por lo previsto en el libro I, título cuarto, capítulos I y III, sección 1ª.”

Cincuenta.- En el artículo 126, se modifican los apartados 1 y 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

“1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:

- a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;

b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;

c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

2. La contratación de un abono de residentes exige el cumplimiento del siguiente requisito objetivo: disponer de vehículo en régimen de titularidad, usufructo, *renting*, *leasing* o retribución en especie. El vehículo ha de estar dado de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, excepto en aquellos supuestos de *renting*, *leasing* o retribución en especie en los que se acredite que los vehículos no son susceptibles de ser domiciliados en el RV en el municipio de Madrid por carecer la persona jurídica titular del vehículo de un domicilio legal en este municipio.”

Cincuenta y uno.- El artículo 129 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 129.** *Precio y condiciones del abono.*

Se atribuye al órgano competente en materia de aparcamientos la aprobación y modificación de los precios de los abonos para residentes de cada aparcamiento concreto.

A tal efecto el gestor del servicio presentará al órgano competente una propuesta motivada de los precios de los abonos, de los plazos, la cuantía de la fianza y las condiciones y términos exigidos para su contratación que, tras ser informada por los servicios técnicos municipales, se elevará al órgano municipal competente para su aprobación.”

Cincuenta y dos.- En el artículo 136, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. La regulación de las condiciones de circulación VMP y ciclos conducidos por niños y niñas, por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de peatones, es la establecida en los artículos 168, 176 y 177.”

Cincuenta y tres.- En el artículo 138 se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. Se prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.”

Cincuenta y cuatro.- El artículo 166 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 166.** *Objeto.*

1. El objeto del presente capítulo es regular las normas relativas a la circulación y estacionamiento de las bicicletas en las vías y espacios públicos urbanos y en vías y espacios privados de uso público. En todo lo no previsto en este capítulo les resultará de aplicación la regulación general aplicable al resto de vehículos.

2. Lo dispuesto en esta sección y en el resto de la ordenanza referido a las bicicletas resulta de aplicación directa al resto de ciclos, así como a las bicicletas de pedales con pedaleo asistido definidas como aquellas bicicletas equipadas con pedales y un motor eléctrico

auxiliar con una potencia máxima de doscientos cincuenta vatios con una velocidad máxima de asistencia de veinticinco kilómetros por hora.”

Cincuenta y cinco.- El artículo 167 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 167.** *Condiciones generales de circulación y estacionamiento de bicicletas.*

1. Quienes utilicen la bicicleta deberán cumplir las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial.

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

3. Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura.

4. No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique.

5. En vías con más de un carril por sentido, circularán preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico.

6. En el caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas circularán por el carril contiguo al reservado, salvo cuando la señalización permita expresamente la circulación de bicicletas en éste. Si se tratase de un carril bus, la circulación de las bicicletas por él estará supeditada a que cuente con una sección mínima de cuatro metros y medio, y la circulación de bicicletas se realizará lo más próximo posible a la izquierda del carril bus.

En dichos carriles reservados se prohíbe la circulación de varios ciclistas en paralelo.

7. Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla.

Cuando un vehículo motorizado circule detrás de una bicicleta, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca deberá ser inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad con que el vehículo motorizado circule por la vía.

8. En la circulación en rotonda el ciclista tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un ciclista el resto de vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.

9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

10. El estacionamiento de bicicletas se realizará conforme a lo regulado en el artículo 48.”

Cincuenta y seis.- El artículo 169 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 169.** *Condiciones particulares de la circulación de bicicletas por determinadas calles y vías.*

1. En las ciclocalles, zonas residenciales y zonas 30, el ciclista adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de un metro con los peatones y con las fachadas y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.

2. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

En caso de que las bicicletas no cuenten con un espacio diferenciado del de los peatones, su velocidad máxima deberá limitarse a cinco kilómetros por hora en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de doce años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque.

3. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos.

4. Podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente.

5. Se prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.”

Cincuenta y siete.- En el artículo 170, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. En las aceras-bici, el ciclista circulará a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora exclusivamente en el carril reservado para los ciclos, teniendo prohibido utilizar el resto de la acera, que queda reservada para el peatón.

Los ciclistas respetarán la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y circularán con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y niñas, personas mayores y personas con discapacidad.

La separación de la acera-bici de la zona reservada para el peatón se deberá señalar con un pavimento tacto visual que prevenga del paso inadvertido de una a otra zona, de manera que contribuya a mejorar los niveles de seguridad peatonal.

El peatón no podrá transitar sobre la aceras-bici salvo para atravesarlas para acceder a la banda de estacionamiento, a las paradas de transporte público o a la calzada.

Sin perjuicio de ello, únicamente las personas con movilidad reducida (PMR) y las personas con problemas de movilidad funcional que se desplacen en sillas de ruedas motorizadas, *handbikes*, triciclos o dispositivos similares, podrán emplearlos por las aceras a velocidad

moderada no superior a cinco kilómetros por hora, así como por el carril reservado a los ciclos en las aceras-bici a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora, con precaución en ambos casos, en todo momento, ante una posible irrupción de niños, personas mayores y otras personas con discapacidad o movilidad funcional.”

Cincuenta y ocho.- El artículo 171 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 171.** *Regulación específica en la ordenación o en los giros.*

1. Las bicicletas en la calzada respetarán las prioridades de paso previstas en las normas de tráfico, siempre que no haya una señalización específica en contrario.
2. Las bicicletas tienen acceso libre a las ZBEDEP.
3. Las bicicletas y los ciclos podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 165. En este sentido, y al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos de forma segura, hasta colocarse en una posición más adelantada, o alcanzar las líneas de detención adelantadas e implantadas a tal efecto.”

Cincuenta y nueve.- En el artículo 172, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

Sesenta.- Se modifica el título del “Capítulo III. Vehículos de movilidad urbana” del “Título tercero. Vehículos” del “Libro II Modos de transporte y vehículos”, que queda redactado en los siguientes términos:

“**CAPÍTULO III. Vehículos de movilidad personal (VMP).**”

Sesenta y uno.- El artículo 175 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 175. Concepto.

1. Las referencias a los vehículos de movilidad urbana (VMU) se entienden realizadas a los vehículos de movilidad urbana (VMP).
2. De conformidad con el anexo II.A del RGV, se entiende por vehículo de movilidad personal aquel vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.”

Sesenta y dos.- El artículo 176 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 176. Características generales.

1. La edad mínima permitida para circular con un VMP por las vías y espacios públicos es de quince años. En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan deben ser mayores de edad.
2. Se deberá circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de personas que usen la vía.
3. Queda prohibido circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, salvo en el caso de cascos dotados de dispositivos de comunicación que dispongan de la requerida homologación para tal fin, y en todo caso de forma condicionada a que se lleve a cabo un uso responsable en condiciones de seguridad vial tanto para quien utilice el vehículo como para otras personas.
4. Queda prohibida la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo. Se respetarán en todo momento las normas generales de circulación y seguridad vial y el resto de normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
5. Los VMP deberán disponer de luces, timbre y elementos reflectantes homologados.
6. Es obligatorio el uso de casco homologado o certificado en la circulación de VMP para:
 - a) las personas menores de dieciocho años de edad;
 - b) por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, toda persona que circule en VMP para el desarrollo de actividades de reparto de paquetería, comida, bienes y distribución urbana de mercancías (en adelante, DUM) en general.

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

Sesenta y tres.- El artículo 177 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 177. Circulación de Vehículos de Movilidad Personal.**

1. Los VMP podrán circular exclusivamente por:

- a) Ciclocalles.
- b) Carriles bici.
- c) Acera bici, siempre que circulen a una velocidad no superior a los diez kilómetros por hora, debiendo respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y extremando la precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de menores, de personas mayores y de personas con discapacidad.
- d) Sendas bici, no pudiendo exceder de los veinte kilómetros por hora, debiendo respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y extremando la precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de menores, de personas mayores y de personas con discapacidad. Los fines de semana y días festivos, así como el resto de días durante los horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal los VMP deberán limitar su velocidad máxima a cinco kilómetros por hora.
- e) Pistas bici, no pudiendo exceder de los veinte kilómetros por hora.
- f) Por la calzada en las calles de plataforma única de velocidad limitada a veinte kilómetros por hora.
- g) Por la calzada de calles integradas dentro de las Zonas 30, respetando la prioridad del peatón.
- h) Por la calzada de las calles en que la velocidad máxima de circulación en todos sus carriles sea de treinta kilómetros por hora.
- i) En los parques públicos podrán circular exclusivamente por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a cinco kilómetros por hora, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.

2. La circulación de estos vehículos por la calzada exige el cumplimiento de las siguientes normas:

- a) Se realizará por la parte central del carril.
- b) Se recomienda circular protegiendo en todo momento la cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado.

c) La persona usuaria deberá mantenerse erguida y en pie sobre el vehículo de movilidad personal, pudiendo circular exclusivamente sentada en aquellos VMP que dispongan de un sistema de autoequilibrado que permita conducir el vehículo en una posición que la haga visible por el resto de usuarios de la vía.

3. Se prohíbe la circulación de VMP por:

a) aceras, zonas peatonales y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones;

b) la calzada en los carriles cuyo límite máximo de velocidad sea de cincuenta kilómetros por hora, salvo en intersecciones o glorietas que permitan dar continuidad al itinerario por vías autorizadas;

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

d) carriles bus, reservados al transporte colectivo regular de viajeros de uso general;

e) túneles;

f) la vía M-30 y sus accesos;

g) zonas ajardinadas y cualquier zona no expresamente autorizada para la circulación de estos vehículos en los jardines públicos municipales.”

Sesenta y cuatro.- El artículo 178 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 178.** *Estacionamiento.*

Se permite el estacionamiento de los VMP exclusivamente en los espacios y términos regulados por el artículo 48.1.”

Sesenta y cinco.- El artículo 179 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 179.** *Uso para actividades económicas.*

1. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, la circulación en vía pública urbana de los VMP que se empleen para el desarrollo de la actividad económica consistente en la realización de itinerarios turísticos que incluya el arrendamiento de VMP se somete al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Deberán contar en todo caso para poder circular con un seguro de responsabilidad civil que responda de los posibles daños que se pudieran ocasionar a terceros.

b) Las personas usuarias de los VMP deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado durante su conducción.

c) Podrán circular en los respectivos VMP sin autorización hasta un máximo de dos personas y guía.

d) Cuando excedan del máximo de dos personas y guía su circulación se somete a la obligación de obtener autorización expresa municipal previa que, en caso de obtenerse, habilite para realizar un itinerario concreto un número ilimitado de veces con hasta un máximo de ocho personas y guía. Para la obtención de la citada autorización la persona solicitante deberá presentar la siguiente documentación:

1ª) Seguro de responsabilidad civil, que cubra como mínimo un importe de un millón de euros.

2ª) Documento que acredite la homologación de los VMP y su identificación mediante número de bastidor o de fabricación.

3ª) Propuesta de itinerarios y horarios.

4ª) Declaración comprometiéndose a no permitir el uso de los VMP a personas que presenten signos de tener en el organismo presencia de drogas o tasas de alcohol superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico.

Por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, congestión del tráfico de vehículos o congestión del tránsito peatonal, protección civil salud pública, protección de patrimonio, y garantía de los derechos de los usuarios podrá: desestimarse toda solicitud de autorización; y suspenderse por el tiempo requerido para garantizar la razón imperiosa de interés general que hubiera motivado la suspensión.

En la autorización que en su caso se emita figurará, en todo caso, su plazo de validez, el recorrido a realizar, el horario permitido y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de quienes usen la vía pública.

e) Los VMP deben mantener una distancia entre los grupos de más de ciento cincuenta metros.

f) La persona física o jurídica titular de la explotación económica velará por que quienes utilicen los VMP dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la de otras personas y vehículos, debiendo cerciorarse de que conocen las rutas autorizadas y las condiciones de circulación para este tipo de vehículos.

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

3. La publicidad de los VMP regulados en los apartados 1 y 2 se regirá por lo dispuesto en la ordenanza en materia de publicidad exterior.”

Sesenta y seis.- El artículo 181 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 181.** *Restricciones de circulación.*”

“1. Los días laborables entre las siete y las veintidós horas y los días festivos en todas sus horas se prohíbe la circulación de camiones, vayan o no cargados, de la siguiente MMA:

a) De camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces.

b) De camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

2. Se prohíbe la circulación de camiones de más de siete toneladas y media toneladas de MMA por túneles de la M-30. Quedan exceptuados de esta prohibición los vehículos empleados por Madrid Calle 30 y sus contratistas para la ejecución efectiva de los trabajos y servicios de mantenimiento, conservación, mejora y explotación de la vía, su infraestructura e instalaciones, así como los vehículos de Bomberos, otros servicios de emergencias y servicios municipales.

3. Por razones de seguridad, mediante señalización específica, se podrá restringir la circulación de vehículos que superen una determinada MMA por otras vías y túneles de la ciudad de Madrid.”

Sesenta y uno.- En el artículo 183, se modifica el apartado 7, que queda redactado en los siguientes términos:

“7. Aquellos que dispongan de autorización específica para circular en los días y horas de prohibición dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo ésta y sus enlaces, a los que se refiere el artículo 181.”

Sesenta y siete.- El artículo 184 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 184. Régimen general.**

1. La circulación por vías municipales de vehículos especiales o en régimen de transporte especial que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas en el RGV, se somete a autorización municipal genérica, específica o excepcional, conforme a las siguientes características técnicas del vehículo:

	TIPOS DE AUTORIZACIÓN		
	GENÉRICA	ESPECÍFICA	EXCEPCIONAL
LONGITUD(L)	$L \leq 20,50 \text{ m}$	$20,50 \text{ m} < L \leq 40 \text{ m}$	$L > 40 \text{ m}$
ANCHURA (a)	$a \leq 3,00 \text{ m}$	$3,00 \text{ m} < a \leq 4,50 \text{ m}$	$a > 4,50 \text{ m}$
ALTURA (h)	$h \leq 4,00 \text{ m}$	$4,00 \text{ m} < h \leq 4,50 \text{ m}$	$h > 4,50 \text{ m}$
MASA (M)	$M \leq 72 \text{ Tm}$	$72 \text{ Tm} < M \leq 110 \text{ Tm}$	$M > 110 \text{ Tm}$

2. Salvo causas de excepcional interés general, que en su caso se recogerán expresamente, la autorización municipal habilita a los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a circular en los siguientes días y horarios:

a) de lunes a viernes, no festivos ni vísperas de festivos: de las veintitrés horas a las seis horas.

b) de lunes a viernes víspera de festivo y sábados: de las cero horas a las trece horas.

c) festivos: de las seis horas a las veinticuatro horas.

3. La autorización genérica de vehículos especiales o en régimen de transporte especial permite la circulación de lunes a viernes, no festivos ni vísperas de festivo, de las diez horas a las trece horas y de dieciséis horas a las dieciocho horas por las siguientes vías:

a) la superficie de la M-30, excluyendo sus túneles y pasos subterráneos en los términos del apartado cuatro;

b) las vías municipales situadas en el exterior del perímetro de la M-30.

4. Sin perjuicio de las demás prohibiciones específicas de la vía pública, queda prohibida con carácter general la circulación de vehículos especiales o en régimen de transporte especial por pasos inferiores y túneles, incluidos los de la M-30, salvo que el punto de destino del viaje esté ubicado en los mismos.

5. Las autorizaciones municipales del apartado 1 determinarán expresamente su plazo de validez, que no podrá exceder de:

a) Un año, en las autorizaciones de tipo excepcional.

b) Dos años, en las autorizaciones genéricas y específicas.

Sesenta y ocho.- El artículo 185 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 185. Prohibiciones.**

Queda prohibida, salvo autorización especial, la circulación de los siguientes vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías:

1. Aquellos de longitud superior a cinco metros en los que la carga sobresalga dos metros por su parte anterior o tres metros por su parte posterior.

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

3. La circulación de camiones y camionetas con trampilla bajada, requerirá de declaración responsable sobre el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) la necesidad de transportar la carga con la trampilla bajada;

b) que la carga está anclada de manera segura sin riesgo de caída o desplazamiento y que no sobresale más tres metros por la parte posterior del vehículo;

c) y que el vehículo circulará con la señalización correspondiente.”

Sesenta y nueve.- El artículo 187 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 187. Solicitud de autorización.

1. La solicitud de cualquiera de los tipos de autorización municipal a los que se refiere esta sección deberá realizarse electrónicamente ante el Ayuntamiento de Madrid, en el formato y a través del sistema que éste establezca, adjuntando en todo caso al formulario electrónico que se determine imágenes o justificaciones electrónicas de:

a) Permiso de circulación y ficha técnica del vehículo.

b) En el caso de vehículos en régimen de transporte de tipo excepcional, croquis fidedigno del vehículo y de la distribución de su carga, con expresión de la masa total, de la masa por eje, de la distancia entre ejes y de las dimensiones máximas incluida su carga. Para los vehículos de transporte de tipo específico este croquis podrá ser sustituido por la ficha del fabricante siempre y cuando ésta contenga al menos las magnitudes indicadas para la descripción requerida del croquis.

2. Con carácter previo a la retirada de la autorización para la que se preste el servicio, quien haya demandado la misma habrá de acreditar el pago de las tasas que, en su caso, corresponda abonar relacionadas con el documento administrativo autorizante.”

Setenta.- En el título primero del libro III, se modifica el título del capítulo II, que queda redactado en los siguientes términos:

“Capítulo II. Bicicletas y vehículos de movilidad personal privados destinados a arrendamiento”

Setenta y uno.- El artículo 191 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 191. Objeto.

El objeto del presente capítulo es regular las normas relativas a la circulación y estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y vehículos de movilidad personal de titularidad privada destinados a su arrendamiento en las vías y espacios públicos urbanos.”

Setenta y dos.- El artículo 192 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 192. Requisitos para circulación y estacionamiento.

1. Por las razones imperiosa de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de salud pública, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud tanto de las personas usuarias del servicio como de las personas trabajadoras que presten dicho servicio, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, las bicicletas y los vehículos de movilidad personal de titularidad privada destinados a su arrendamiento en el espacio

público municipal, deberán cumplir en todo momento los siguientes requisitos y obligaciones para su circulación y estacionamiento en vías y espacios públicos municipales:

- a) Los vehículos no podrán estar contruidos ni emplear materiales o elementos susceptibles de generar riesgos para la salud y seguridad de las personas usuarias ni de terceras personas. Las características de los vehículos deberán hacer posible el uso intenso al que están destinados.
- b) Deberán estar homologados y cumplir los requisitos establecidos en el RGV. Las bicicletas y otros ciclos deberán cumplir, además, los requisitos establecidos para su comercialización y puesta en servicio por el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- c) Se someterán al calendario de controles y las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo necesario por el servicio técnico de la persona física o jurídica titular, del fabricante, distribuidor o de tercero autorizado.
- d) Aquellos vehículos que no se encuentren en condiciones de circulación y uso seguro serán retirados por de la persona física o jurídica titular, que no podrá situarlos en el espacio público ni arrendar su uso hasta que hayan sido reparados o sustituidos por otros seguros y plenamente operativos. El incumplimiento de estas obligaciones habilitará al Ayuntamiento de Madrid para retirar los vehículos a costa de su titular al que se impondrá el pago de las correspondientes tasas, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.
- e) El aspecto exterior y sus elementos asegurarán la identificación del nombre o denominación comercial de la persona física o jurídica titular responsable del vehículo y de que están destinadas a su arrendamiento.
- f) Cada bicicleta deberá contar con dos elementos de identificación: el acreditativo de su obligada inscripción en el registro indicado en el artículo 173 así como el número de serie de fabricación o de la persona física o jurídica titular que identifique la concreta unidad, que será igualmente exigible en el caso de los vehículos de movilidad personal.
- g) La persona física o jurídica titular de los vehículos deberá disponer de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudiera ocasionarse a la persona usuaria, a otras personas y bienes, así como al patrimonio municipal.
- h) La persona física o jurídica titular de los vehículos estará obligado al pago de los tributos que, en su caso, procedan por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local.

2. Al objeto de proteger los derechos de las personas con movilidad reducida y con movilidad funcional y de proteger la seguridad vial de los peatones en las aceras, se prohíbe el arrendamiento sin base fija, en espacios públicos y en vías públicas urbanas, de sillas de ruedas motorizadas, *handbikes* y otros instrumentos o vehículos similares especialmente diseñados para personas con movilidad reducida.

El uso de estos instrumentos de movilidad en espacios públicos y en vías públicas urbanas se reserva exclusivamente a las personas con discapacidad que suponga movilidad reducida y a las personas con movilidad funcional.”

Setenta y tres.- El artículo 193 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 193. *Uso del espacio público.*

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 192, el aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone el arrendamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos o vehículos de movilidad personal sin base fija se somete a la previa obtención de la correspondiente autorización demanial temporal sujeta, además de a las condiciones previstas en el oportuno pliego regulador de la convocatoria pública, al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- a) Compromiso de implantación en aquellos distritos y áreas geográficas incluidas en la autorización demanial, con la obligación de disponer al inicio y fin de cada jornada un determinado porcentaje de su flota en cada uno de los distritos o áreas geográficas de implantación.
- b) Empleo de tecnología de gestión de los vehículos interoperable con los sistemas tecnológicos de información municipales, que garantice la información en tiempo real al Ayuntamiento de Madrid de la geolocalización de los mismos.
- c) Aseguramiento cualificado de la responsabilidad civil de cualquier riesgo relacionado con el arrendamiento y uso de los vehículos.
- d) Sometimiento a la limitación del número de vehículos o elementos en uso en el espacio público por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección del tránsito peatonal u otros debidamente justificados.
- e) Sometimiento al Sistema Arbitral de Consumo a través de la Junta Arbitral de Consumo del Ayuntamiento de Madrid.”

Setenta y cuatro.- El artículo 194 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 194. *Vehículos destinados al arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija.*

1. Se entiende por vehículos destinados al arrendamiento sin conductor y sin base fija aquellos vehículos que cumplan los siguientes requisitos:

- a) los vehículos se destinan a su arrendamiento sin conductor;
- b) el arrendamiento se produce a corto plazo, facturándose por tiempo o extensión del trayecto en base a un acuerdo marco con la persona cliente y a través de una plataforma tecnológica, que puede incluir en particular una aplicación móvil, y que permite a la persona usuaria del servicio contratar y acceder al servicio de forma totalmente autónoma, localizando la ubicación del vehículo estacionado en vía pública y concluyendo con el estacionamiento del mismo también en vía pública;
- c) el arrendamiento no se produce en un espacio privado sino que se realiza en vía pública municipal sin disponer de base fija.

2. El aspecto exterior y/o sus elementos asegurarán la identificación del nombre o denominación comercial de la persona física o jurídica titular responsable del vehículo y su destino a esta modalidad de arrendamiento sin base fija.

3. Como consecuencia del aprovechamiento especial que supone el estacionamiento sin base fija en el dominio público municipal, el Ayuntamiento de Madrid podrá ordenar limitaciones temporales del número de vehículos desplegados en el espacio público mediante resolución del órgano municipal competente motivada por razones de seguridad vial, seguridad ciudadana, salud pública, protección del tránsito peatonal o uso abusivo del estacionamiento en determinadas vías. En la resolución deberá determinarse el ámbito territorial y el alcance temporal de la medida.”

Setenta y cinco.- En el artículo 197, se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

“1. DUM: se entiende por distribución urbana de mercancías las actividades logísticas de transporte, entrega y recogida de mercancías, así como la logística inversa, en zonas urbanas con vehículos construidos y acondicionados para tal fin conforme al apartado segundo.

La DUM comprende el abastecimiento y la recogida de mercancías en establecimientos y domicilios que dispongan de zona de carga y descarga propia, o que empleen las zonas municipales reservadas para carga y descarga en vía pública.

No se considerarán DUM, entre otras, las siguientes actividades y servicios: la retirada y transporte de residuos; el transporte de materiales y escombros de las obras de construcción; los servicios de mudanzas; y la actividad de los vehículos dedicados a la atención de instalaciones o a servicios comerciales.”

Setenta y seis.- El artículo 199 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 199. Vehículos, días y horarios.

1. Se consideran vehículos autorizados para las operaciones de DUM y para la carga y descarga en la vía pública los vehículos DUM regulados en el artículo 197.2.

2. Con carácter general, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 181 y al margen de que puedan establecerse restricciones relativas a la MMA y longitud de los vehículos en función de la ubicación y tipología de la vía, el número de carriles de la vía y, en su caso, su ubicación en una ZBEDEP, las operaciones de DUM se efectuarán con los vehículos, días y horarios que se describen a continuación:

a) Los vehículos de MMA igual o inferior a dieciocho toneladas realizarán las labores de DUM en el horario comprendido entre las siete y las veintidós horas, pudiendo efectuarse fuera de este horario siempre que cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa sectorial y las disposiciones que se aprueben en materia de ruido.

b) Los vehículos de MMA superior a dieciocho toneladas hasta los límites de vehículos en régimen de transporte especial, o, cuyo número de ejes sea igual o superior a tres, realizarán las labores de carga y descarga en el horario comprendido entre las veintidós y las siete horas siempre que se cumplan las limitaciones y

condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido y al protocolo de actuación para reducir la contaminación acústica, actualmente establecido mediante el Decreto número 178, de 5 de abril de 2019, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

Excepcionalmente podrá realizarse en horario de siete a veintidós horas para lo cual deberán proveerse de autorización específica, que habrá de solicitarse aportando la correspondiente documentación, y dar cumplimiento a las condiciones de movilidad y en materia de ruido que resulten aplicables.

c) Serán de aplicación en todo caso las medidas que a este particular pudieran incluirse en el Plan Zonal Específico asociado a cada Zona de Protección Acústica Especial (en adelante, ZPAE) para la prevención de la contaminación acústica.

3. Las labores de DUM nocturna que impliquen operaciones de carga y descarga en vía pública, entre las veintidós y las siete horas, deberán realizarse teniendo en cuenta las limitaciones y condicionantes específicos establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido.

4. Los vehículos que realicen operaciones de DUM en el interior de una ZBEDEP, incluyendo Distrito Centro, deberán estar clasificados en las categorías ambientales CERO Emisiones, ECO o C según su potencial contaminante. El horario diferenciado en función de las características del vehículo quedará determinado en las normas de acceso particulares de cada ZBEDEP.

Los vehículos con clasificación ambiental en las categorías A o B según su potencial contaminante solo podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en los términos y horarios previstos en la disposición transitoria tercera y el anexo III.

5. En las zonas definidas como peatonales en el artículo 136, las labores de carga y descarga se realizarán en los días, horarios y condiciones que se determinen en la señalización.

6. En algunas calles o zonas, cuyo detalle, modificación o ampliación se establecerá por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, el Ayuntamiento de Madrid podrá determinar el exclusivo uso de tipos especiales de vehículos para el reparto de algunas mercancías y en determinados horarios, priorizando la utilización de aquellos que, por sus características técnicas y su sistema de propulsión, generen menor impacto para el medio ambiente en materia de calidad del aire o de contaminación acústica o menor ocupación de la vía pública. Dicha información se publicará oficialmente en Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid y electrónicamente en el sitio web del Ayuntamiento de Madrid.”

Setenta y siete.- El artículo 201 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 201. Reservas de carga y descarga.

1. Las operaciones de carga y descarga podrán realizarse en las zonas reservadas señalizadas al efecto.

2. Las reservas para carga y descarga de mercancías tendrán carácter dotacional, pudiendo ser utilizadas indistintamente por cualquier vehículo autorizado para su realización.

En todo caso, el establecimiento de estas reservas se efectuará en función de la demanda, dotación y uso, previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona o emplazamiento concreto.

3. Se habilitarán en zonas de estacionamiento permitido, donde exista una concentración de usos comerciales, industriales u oficinas o bien en zonas residenciales en función de la actividad de distribución domiciliaria de mercancías que en ellas pudiera desarrollarse, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Se adosarán a uno de los extremos de la banda de estacionamiento donde se vaya a ubicar la misma al objeto de facilitar la modulación de plazas de estacionamiento;

b) Se aproximarán a las intersecciones al objeto de mejorar su visibilidad y dar cobertura a un mayor número de posibles establecimientos;

c) Se situarán en aceras que faciliten las operaciones de carga y descarga de una forma cómoda y segura;

d) Junto a las reservas existentes no se autorizarán terrazas de veladores o instalaciones similares que impidan realizar las operaciones de carga y descarga de una forma cómoda y segura;

e) Se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones, para que las dimensiones de algunos de los vehículos destinados a operaciones de carga y descarga no provoquen una disminución inaceptable de las condiciones de visibilidad de vehículos y peatones:

1.^a Junto a paso de peatones, se instalarán a continuación del mismo, según el sentido de la marcha;

2.^a Junto a paso de vehículos, se instalarán en el margen derecho del paso, según se accede a la vía pública;

3.^a En intersecciones, se instalarán una vez superada la intersección en el margen derecho de la vía perpendicular al ramal por el que se accede.

4. El uso de las reservas de carga y descarga estarán sujetas al pago de las exacciones que, en su caso, se establezcan.”

Setenta y ocho.- El artículo 202 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 202. Horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga.

1. En las reservas de carga y descarga los horarios de uso serán los que figuren en la señalización, que con carácter preferente ordenará su uso en horario de mañana. En las zonas peatonales y en las ZBEDEP los horarios serán los que figuren en la señalización, que podrán modularse mediante aplicaciones u otras herramientas de gestión dentro del margen establecido por aquella.

2. En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos. Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá establecer el tiempo máximo de uso de tales reservas atendiendo a los siguientes criterios:

a) ámbito espacial, ya sea con carácter general para toda la ciudad o mediante la determinación de plazos máximos diferenciados para determinadas áreas urbanas, como las ZBEDEP, determinadas zonas SER, barrios y distritos;

b) características ambientales del vehículo conforme la categoría de clasificación ambiental;

c) en su caso, MMA del vehículo empleado y necesidad de tiempo para realizar la actividad.

3. El Ayuntamiento de Madrid establecerá sistemas para controlar el cumplimiento de la normativa sobre uso de las reservas de carga y descarga mediante medios personales, automatizados o la combinación de ambos.

4. La Junta de Gobierno u órgano en que delegue determinará los requisitos para el establecimiento de sistemas automatizados de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, respetando las siguientes previsiones, cuyo incumplimiento será sancionado como infracción de estacionamiento conforme a la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial:

a) Para el estacionamiento y uso de la reserva de carga y descarga será precisa la obtención de un título habilitante en el que deberá constar: el número de identificación de la concreta reserva, el momento de inicio de su uso y la matrícula del vehículo.

b) Se establecerá un tiempo máximo de utilización de las reservas, dentro de la franja horaria permitida por la señalización correspondiente, que no podrá ser superado mediante la utilización de títulos sucesivos.

c) La persona usuaria deberá informar al sistema de la finalización del uso de la reserva.

d) No se permitirá más de una operación simultánea para una misma matrícula.

5. Los horarios establecidos con carácter general en la señalización podrán ser restringidos mediante acto administrativo del órgano municipal competente, cuando sea conveniente adoptar medidas para garantizar la seguridad de las personas y los bienes, para mejorar la seguridad vial de peatones o vehículos, y para preservar el medio ambiente y la salud de las personas.”

Setenta y nueve.- En el artículo 209, se modifica el apartado 2 que queda redactado en los siguientes términos:

“2. La autorización podrá ser de dos tipos:

a) Genérica, cuando la ocupación de la vía pública para realizar la mudanza se efectúe durante un tiempo no superior a cuatro días en un espacio no superior a veinte metros lineales de la banda de estacionamiento y siempre que no precise ocupar la acera.

b) Específica, con validez para cada servicio en concreto, en los siguientes supuestos en los que la realización del servicio de mudanza implique:

1.º el uso de carriles de circulación;

- 2.º el uso de carril bus u otro carril especialmente reservado;
- 3.º el uso de cualquier espacio donde esté prohibido la parada y el estacionamiento;
- 4.º y, con carácter general, en aquellos supuestos en que la ocupación por mudanza no se encuentre amparada dentro del tipo establecido en el artículo 209.2.a), incluidos los que supongan el uso de la banda de estacionamiento durante un tiempo superior a cuatro días o requiera el uso de un espacio superior a veinte metros lineales en banda de estacionamiento, o el uso de acera por un vehículo.”

Ochenta.- El artículo 212 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 212. Vigencia y condiciones de uso.

1. La autorización genérica tendrá validez hasta el último día del año natural en que haya sido concedida, y habilita a su titular para la prestación de los servicios de mudanzas del artículo 209.2.a) si se da cumplimiento a las siguientes condiciones:

- a) Cuando la mudanza tenga lugar en zona de estacionamiento permitido se autorizará hasta un máximo de veinte metros lineales de la banda de estacionamiento, con independencia de que el espacio ocupado tenga lugar dentro o fuera de las zonas del AER del SER o de las ZBEDEP.
- b) La obtención de la autorización genérica de mudanzas permite el acceso a las zonas de circulación restringida y a las zonas peatonales excepto en aquellos supuestos en los que su normativa de aprobación disponga lo contrario, debiendo ajustarse la ocupación por mudanzas a los horarios marcados por la señalización fija establecida al efecto para las cargas y descargas, y en su defecto, en días laborables de ocho a veinte horas.
- c) Podrán utilizarse las reservas de estacionamiento para carga y descarga, dentro del horario de carga y descarga indicado mediante la correspondiente señalización y sujeto a las condiciones generales de uso de las citadas reservas y, en todo caso, a lo dispuesto en el artículo 38.
- d) En las calles peatonales: dentro de los horarios marcados por la señalización fija establecida al efecto para las cargas y descargas y, en su defecto, en días laborables de ocho a veinte horas.
- e) Se permite la utilización de la acera, paseos y demás zonas peatonales para la asistencia y colocación de máquinas elevadoras y demás medios auxiliares que se precisen, garantizando en todo momento un paso peatonal de un metro ochenta centímetros de ancho y dos metros diez centímetros de altura, y en todo caso sujetas al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 y de las indicaciones de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

2. La autorización genérica deberá colocarse de forma totalmente visible en el parabrisas del vehículo hasta que finalicen la totalidad de las operaciones de cada mudanza.

3. La autorización específica del artículo 209.2.b) habilita a su titular para la prestación del servicio de mudanzas en el emplazamiento, día y horario, y de acuerdo con las demás

condiciones que expresamente se indiquen en la misma, y deberá obrar en poder del responsable de la ocupación para su exhibición a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico cuando se lo soliciten.

4. La ocupación de la vía pública para la prestación de un servicio de mudanzas sin autorización comportará la paralización del servicio, que no podrá reanudarse hasta que no se obtenga la correspondiente autorización.”

Ochenta y uno.- En el artículo 227, se modifica el apartado 3 que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Una vez revocada la autorización administrativa, solo se podrá volver a solicitar la expedición de una nueva TEPMR cuando hayan transcurrido los siguientes plazos:

- a) Tres meses, cuando el uso indebido consista en haber utilizado una tarjeta original caducada sin haber pedido la renovación, siempre que el plazo de caducidad no supere los tres meses en el momento de la comisión del uso indebido y siempre que en el vehículo se encontrase presente la persona titular de la tarjeta;
- b) Seis meses, cuando el uso indebido consista en haber utilizado una copia de la tarjeta;
- c) Seis meses, cuando el uso indebido consista en haber utilizado una tarjeta original caducada, siempre que el plazo de caducidad supere los tres meses en el momento de la comisión del uso indebido;
- d) Dos años, cuando el uso indebido consista en la modificación o manipulación de cualquier tipo de la tarjeta original;
- e) Dos años, cuando el uso indebido consista en la utilización ilícita de la tarjeta por persona distinta a la persona titular de la autorización.”

Ochenta y dos.- Se suprime el Libro IV.

Ochenta y tres.- Se añade un nuevo artículo 228 en el capítulo único del título tercero del libro III, que queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 228.** *Multas coercitivas.*

1. Cuando las personas obligadas incumplan las órdenes de entrega de la TEPMR cuya retirada haya sido previamente ordenada y notificada a su titular por la autoridad municipal, como consecuencia de resolución que declare la caducidad o revocación, podrán imponerse por el órgano municipal que tenga delegada las competencias de gestión del tráfico, previo apercibimiento, multas coercitivas como medio de ejecución forzosa de dicho acto con base en los artículos 100.1.c) y 103 de la LPAC en relación con el artículo 52 de la LCREM.

2. La cuantía de las multas coercitivas será de trescientos euros.

3. Si impuesta la multa coercitiva la persona titular de la TEPMR persistiera en el incumplimiento de la orden de entrega de dicha Tarjeta, se procederá a reiterarla por

cuantos períodos de quince días sean suficientes para lograr el cumplimiento de lo ordenado.

4. La multa coercitiva es independiente de las sanciones que puedan imponerse con tal carácter y compatible con ellas.”

Ochenta y cuatro.- En el libro III se añade el título cuarto con el nombre de “Vehículos de servicios municipales y vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contractuales al Ayuntamiento de Madrid”, comprendiendo los artículos 229 y 230 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos:

“TITULO CUARTO

Vehículos de servicios municipales y vehículos empleados en la ejecución de prestaciones contractuales al Ayuntamiento de Madrid

Artículo 229. *Clasificación ambiental exigida a los vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid.*

1. En la renovación de su flota de vehículos ya sea en propiedad, arrendamiento, o arrendamiento financiero con o sin opción de compra, el Ayuntamiento de Madrid se dotará de vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones y ECO para los vehículos de hasta tres mil quinientos kilos de MMA y con clasificación ECO o C para los vehículos que superen dicha MMA, salvo respecto a aquellos servicios que por sus especiales características o necesidades requieran de vehículos con clasificación ambiental C.
2. Asimismo los pliegos de prescripciones técnicas particulares de los procedimientos de contratación administrativa municipal exigirán que los vehículos empleados en la prestación contractual dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO cuando tengan una MMA de hasta tres mil quinientos kilos, y dispongan de clasificación ambiental ECO o C para los vehículos que superen dicha MMA.

Artículo 230. *Requisitos medioambientales acústicos de los vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid.*

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

En las inspecciones técnicas del CMA los vehículos citados se someterán a las siguientes pruebas, para verificar el cumplimiento de los valores acústicos límite determinados por la normativa comunitaria de homologación de vehículos y, en su caso, para comprobar el cumplimiento por los dispositivos acústicos de los vehículos destinados a los servicios de

urgencia de los niveles máximos de emisión regulados en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (en adelante, OPCAT) o norma que la sustituya, y el cumplimiento por los vehículos con maquinaria instalada de los límites de potencia acústica fijados por la normativa comunitaria y estatal:

a) Se someterán a las pruebas de marcha, parado y circuito neumático: los autobuses Empresa Municipal de Transportes (en adelante, EMT); los vehículos de más de tres mil quinientos de MMA empleados por los servicios municipales de alumbrado, zonas verdes, semáforos y el resto de servicios municipales no sujetos a las pruebas exigidas en las letras b) a d) ambas inclusive del apartado 1.

b) Se someterán a las pruebas de marcha, parado, circuito neumático y prueba de sirenas los vehículos de los siguientes servicios municipales: Policía Municipal, Agentes de Movilidad, SAMUR y resto de vehículos sanitarios de emergencia.

c) Se someterán a las pruebas de marcha, parado, circuito neumático, prueba de sirenas y, en su caso, prueba de potencia acústica los vehículos de Servicio de Extinción de Incendios.

d) Se someterán a las pruebas de marcha, parado, circuito neumático y prueba de potencia acústica los vehículos del servicio municipal de recogida de residuos, especialmente los vehículos recolectores de residuos, los vehículos del servicio municipal de limpieza (camiones cisterna baldeadoras y vehículos barredores), así como los vehículos empleados en la ejecución de obra pública municipal.

2. Los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos administrativos que licite, adjudique y formalice el Ayuntamiento de Madrid se incluirá una prescripción técnica que establezca el compromiso contractual de cumplimiento de las siguientes obligaciones respecto de los vehículos regulados en el apartado 1, cuyos términos se actualizarán a las modificaciones normativas:

a) Los vehículos y la maquinaria complementaria instalada en los vehículos deberán cumplir las siguientes obligaciones:

1.^a Los niveles sonoros establecidos en función de la categoría del vehículo y la normativa de aplicación en su homologación. Actualmente establecidos en 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 de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CE.

2.^a Los niveles de potencia acústica y las exigencias de marcado de emisión sonora. Actualmente fijados por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre y posteriores modificaciones impuestos para la maquinaria de uso al aire libre.

3.^a Los dispositivos acústicos de los vehículos destinados a servicios de urgencia deberán cumplir con las prescripciones establecidas en la ordenanza municipal en materia de contaminación de contaminación acústica. Actualmente el artículo 36 de la OPCAT.

b) Los vehículos de la empresa adjudicataria empleados para la ejecución de contratos con el Ayuntamiento de Madrid se someterán contractualmente al cumplimiento de las inspecciones periódicas y puntuales reguladas en el apartado 1. La empresa

adjudicataria del contrato deberá abonar las tasas de inspección técnica reguladas en la Ordenanza Fiscal de Tasas por Servicios y Actividades Relacionadas con el Medio Ambiente.

c) En los pliegos se hará constar las penalidades contractuales oportunas por el incumplimiento de las obligaciones recogidas en los apartados a) y b) del artículo 230.2. Tales penalidades tienen naturaleza contractual y se impondrán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan por la comisión de infracciones tipificadas en la normativa acústica.”

Ochenta y cinco.- En el libro III se añade el título quinto con el nombre de “Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo”, comprendiendo los artículos 231 y 232 del mismo, que quedan redactados en los siguientes términos:

“TITULO QUINTO

Eventos relevantes para la movilidad y el transporte público colectivo

Artículo 231. *Planes de Movilidad de eventos de afluencia masiva de personas.*

1. Los eventos culturales, deportivos, comerciales, sociales y otra naturaleza con una afluencia relevante de personas se clasifican en función del número de asistentes equivalentes (en adelante, NAE) al evento y de los efectos que puedan ocasionar a la movilidad urbana, la seguridad vial y al transporte público colectivo regular de viajeros de uso general, en las siguientes categorías:

- a) de afluencia masiva: cuando la afluencia sea igual o superior a veinte mil asistentes equivalentes;
- b) de afluencia moderada: afluencia igual o superior a cinco mil y menor de veinte mil asistentes equivalentes;
- c) afluencia neutra: los eventos con afluencia menor de cinco mil asistentes equivalentes.

2. Se habilita a la Junta de Gobierno u órgano en que delegue para establecer los criterios de determinación del NAE, que se calculará a partir de los asistentes previstos o estimados de máxima afluencia del evento, o del día de máxima afluencia en caso de eventos que se desarrollen a lo largo de varios días, que se minorarán en función de las características propias del evento concreto y sus factores de riesgo en relación con la movilidad urbana, al seguridad vial y el transporte público colectivo regular de uso general, tomando en consideración los siguientes factores:

- a) Longitud de desarrollo espacial de evento.
- b) Tiempo en que se desarrolla el evento.
- c) Los elementos que, por razones de interés general, se determine con carácter general o respecto de determinados tipos de eventos.

Los criterios aprobados por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue se publicarán en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, así como electrónicamente en el portal municipal.

3. Se somete a la exigencia de presentación de un Plan de Movilidad del Evento (en adelante, PME) que obtenga la autorización de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, la celebración de los siguientes eventos:

- a) Los eventos de afluencia masiva.
- b) Los eventos de afluencia moderada que se inicien o finalicen entre las cero y las seis horas, por las dificultades en los desplazamientos de aproximación y acceso así como de abandono y evacuación de los asistentes en horario de menor cobertura del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- c) Los que determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue en atención a su especial afección a la movilidad urbana, a la seguridad vial, o como consecuencia de la concentración de personas en un espacio territorial igual o superior a los parámetros que determine.

Quedan excluidas de la exigencia de PME las concentraciones humanas derivadas del ejercicio de los derechos constitucionales de reunión y manifestación.

4. Los PME contendrán los siguientes elementos:

- a) La descripción detallada del evento: calendario, fechas y horarios; localización detallada y superficie acompañada de los planos generales y de detalle; naturaleza del evento; número cerrado o estimado de participantes o asistentes; organización del evento; vías y puntos de acceso y evacuación; puntos de entrada y salida e itinerarios peatonales y rodados de acceso y evacuación en los que se garantice la accesibilidad universal y la seguridad vial, garantizando la accesibilidad y movilidad seguras de los colectivos especialmente vulnerables como PMR, personas con discapacidad, menores de edad y ancianos.
- b) Las necesidades de movilidad según la estimación del número de asistentes, el calendario y los horarios de los eventos.
- c) La oferta de transporte y medios de locomoción disponibles tanto en la sede del evento como en las posibles áreas de alojamiento y concentración de asistentes, con especial referencia al transporte público colectivo regular de tren, metro, autobuses urbanos e interurbanos y al servicio de autotaxis.
- d) Necesidades de oferta adicional y refuerzos de servicio de transporte público colectivo regular, evaluación y coste de los mismos, incluyendo el porcentaje de dicho coste a cubrir por la organización.
- e) Necesidad de oferta adicional del servicio de autotaxis y ubicación propuesta de paradas provisionales o bolsas de espera de estos vehículos, en su caso.
- f) Medios de transporte colectivo discrecional facilitados por la organización del evento y, en su caso, solicitud de reservas.
- g) Dotación de estacionamiento facilitado por la organización con sus tarifas y otras condiciones de uso.
- h) Análisis de la afección al estacionamiento en vía pública, a los aparcamientos de titularidad municipal y a los garajes de residentes del entorno de la celebración del evento.