

## INFORME SOBRE LAS MODIFICACIONES REALIZADAS EN EL PROYECTO INICIAL DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018, A RESULTAS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS DURANTE SU SOMETIMIENTO A INFORMACIÓN PÚBLICA:

Madrid a 19 de agosto de 2021

Como consecuencia de las alegaciones formuladas durante el sometimiento a información pública del Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 y su Memoria de análisis del impacto normativo, junto al expediente completo de su elaboración y tramitación, se llevan a cabo las siguientes modificaciones del Proyecto normativo:

### PREÁMBULO

1.- Se modifica el **tercer párrafo del apartado IV del Preámbulo** del Proyecto inicial para sustituir la expresión “*personas con movilidad funcional*” por “*personas con discapacidades o problemas para el desplazamiento funcional*”, al objeto de para ajustarse a la clasificación y la terminología de la Clasificación Internacional del Funcionamiento (CIF, 2000), de la Organización Mundial de la Salud (OMS), al objeto de incluir no solo a las personas con movilidad reducida sino también a cualquier persona, sea cual sea su discapacidad, que tenga un problema funcional para su desplazamiento, ya sea sensorial, o cognitivo.

Asimismo se modifica el mismo párrafo para motivar jurídicamente la obligatoriedad de uso de casco.

Como consecuencia de ambas modificaciones el párrafo queda redactado en los siguientes términos

*“b) Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte, otorgando una especial atención a la mejora de la seguridad vial en las aceras y zonas peatonales en las que se prohíbe la circulación de vehículos para otorgar una mayor protección a los peatones, especialmente a las personas con movilidad reducida, a las personas con discapacidades o problemas para el desplazamiento funcional, a las personas mayores y a los menores de edad; así como la mejora de la seguridad vial de la movilidad ciclista y en Vehículos de movilidad personal (VMP) mediante la exigencia del uso de casco por personas menores de dieciocho años en aplicación de los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM. Todo ello con el objeto de lograr la reducción de la siniestralidad vial, centrándose en los colectivos más vulnerables como los peatones y usuarios de los vehículos citados”.*

2.- Por estar repetida en el apartado f) y considerar la redacción de este último apartado f) más correcta, por recoger la posibilidad de utilización de la reserva por parte de los residentes si



estuvieran dotados de puntos de recarga y siempre fuera del horario de utilización de los vehículos de arrendamiento sin conductor y sin base fija CERO emisiones, **se suprime la siguiente frase del apartado IV del Preámbulo** del Proyecto inicial:

“g) El fomento de la movilidad eléctrica compartida, mediante la creación de una nueva categoría específica de reservas para el estacionamiento de vehículos CERO emisiones destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija”.

**3.-** A solicitud de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se modifica **el penúltimo párrafo del apartado IV del Preámbulo** para incluir la referencia expresa al artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid. Por su carácter de regulación básica estatal y la especial garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida se mantiene la referencia al artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, concretando que se refiere al apartado 3 del citado precepto. El citado párrafo, ordenado con la letra j), queda redactado en los siguientes términos:

*“j) La determinación de los centros de actividad a efectos de lo previsto en el artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid y en el artículo 5.2 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, pasa del anexo V al anexo VII de la OMS modificada”.*

**4.-** Se modifica **el apartado V del Preámbulo para incluir un último párrafo** que incluye una remisión expresa a la exposición detallada en la MAIN de la fundamentación jurídica de la creación y regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, que queda redactado en los siguientes términos:

*“La Memoria de análisis de impacto normativo (MAIN) detalla en sus apartados 2.1, 2.3, 2.4 y 3.3 las razones imperiosas de interés general que justifican la necesidad de la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica) como ordenaciones permanentes de tráfico, sus fundamentos jurídicos y el análisis de cumplimiento de los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y de igualdad y no discriminación, que por razones de economía se dan por reproducidos en este Preámbulo”.*

**5.-** A solicitud de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se modifica **el último párrafo del apartado VIII del Preámbulo**, para incluir la referencia al artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid, que queda redactado en los siguientes términos:

*“h) Asimismo se incorporan dos nuevos anexos: el VI que recoge las definiciones; y el anexo VII que delimita el ámbito territorial de los centros de actividad a efectos de la*



*implantación de reservas para el estacionamiento de vehículos de personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida.”*

### Artículo 15 de la OMS:

Las cámaras OCR no se emplean para comprobar el cumplimiento de una obligación legal tributaria (estar al corriente del pago del IVTM), sino la comprobación de alta en el IVTM porque es un requisito para la aplicación del régimen transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera, cuestión que se encuentra ya incluida en el artículo 15.1.c).2ª de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto. Por ello se modifica la redacción que el Proyecto definitivo propone dar al artículo 15.1.c).4.ª de la OMS para suprimir la referencia a impuestos (IVTM) y tasas, que queda redactado en los siguientes términos:

*“Artículo 15.1.c).4.ª de la OMS.*

*Inspección técnica de vehículos (en adelante, ITV) y aseguramiento obligatorio;”*

### Artículo 16 de la OMS:

Se modifica el artículo 16.2.a) para regular, conforme a lo previsto en el artículo 44 de la LCREM, los términos de la obligación de denuncia por los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de todas las infracciones de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea, tanto de las normas generales como de las normas específicas del estacionamiento regulado del SER en la acera, banda de estacionamiento y calzada de las vías públicas incluidas en el ámbito territorial del AER. El **artículo 16.2.a) de la OMS** que queda redactado en los siguientes términos:

*“Artículo 16. Sistemas específicos de control.*

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

- a) El personal del SER: denunciarás todas las infracciones de estacionamiento, tanto de las normas generales como de las normas específicas del estacionamiento regulado del SER en la acera, banda de estacionamiento y calzada de las vías públicas incluidas en el ámbito territorial del AER”.*

### Artículo 17 de la OMS:

Como consecuencia de la modificación del artículo 177.1.j) de la OMS para permitir la circulación de los VMP por la calzada de los carriles multimodales de forma condicionada al uso de casco homologado o certificado para proteger la cabeza durante la conducción, se modifica la redacción de **artículo 17.2.c) de la OMS** para incluir la referencia a los VMP, de forma que el citado precepto queda redactado en los siguientes términos:



“**Artículo 17. Velocidad.**

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

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

### Artículo 21 de la OMS:

1.- Por razones de seguridad jurídica se refuerza la motivación jurídica del artículo 21.3 para incluir en su primer párrafo la referencia expresa al segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de Calidad del Aire, por lo que la propuesta del artículo 21.3 de la OMS recogida en el Proyecto normativo queda redactada en los siguientes términos:

“**Artículo 21. Madrid Zona de Bajas Emisiones.**

3. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM **y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano**, se prohíbe la circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, en los términos previstos en el apartado 2 de la disposición transitoria primera.

Se exceptúan de esta prohibición:

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



2.- Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción del artículo 21.4 de la OMS para incluir en el cuerpo de la norma la posibilidad que ya contempla el punto 3 del apartado primero de Anexo II de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto inicial. La redacción del artículo 21.4 constriñe las facultades de actuación administrativa dentro de los límites reglamentarios establecidos por la OMS mediante la determinación: de los motivos habilitantes, del órgano competente, la forma de acto y su vigencia máxima, la obligación de publicación oficial.

A tal efecto se modifica la redacción que el Proyecto definitivo propone dar al artículo 21.4 de la OMS, que queda redactado en los siguientes términos:

**“Artículo 21. Madrid Zona de Bajas Emisiones.**

*4. Con carácter excepcional, el órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE podrá autorizar, mediante resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.*

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

3.- Por razones de técnica normativa y de coherencia respecto a lo previsto en los artículos 16.1.c) y 22.10 de la OMS, se modifica la redacción propuesta por el Proyecto inicial del artículo 21 de la OMS para incluir un nuevo apartado que regule los medios de control de accesos a Madrid ZBE contemplados una en el artículo 16.1.c) de las OMS, siguiendo la técnica normativa empedada en la redacción de artículo 22.10 de la OMS. Con ello se incrementa la seguridad jurídica para los ciudadanos (escrito de alegaciones 1.063 TRANSPORT & NVIRONMENT). El artículo 21.5 de la OMS queda redactado por el Proyecto definitivo en los siguientes términos:

**“Artículo 21. Madrid Zona de Bajas Emisiones.**

*5. El control de accesos de vehículos a Madrid ZBE se realizará mediante medios técnicos automatizados del artículo 15.1 como cámaras dotadas de lector OCR y, en su caso, foto-rajos, con sujeción a lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (en adelante, LOPDP), sin perjuicio de los controles por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico”.*

4.- Como consecuencia de los anteriores cambios el artículo 21.4 del Proyecto inicial pasa a regularse en el artículo 21.6 de la OMS conforme al Proyecto definitivo.

**“Artículo 21. Madrid Zona de Bajas Emisiones.**

*6. El incumplimiento de esta prohibición constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.”*



## Artículo 22 de la OMS:

1.- Se modifica el artículo **22.2.i) de la OMS** para incluir referencias a los mercadillos municipales, de forma que quedaría redactado en los siguientes términos:

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

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

*i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes, así como a las actividades económicas domiciliadas en dicha zona y las que se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en la respectiva ZBEDEP”.*

2.- Al objeto de ofrecer mayor seguridad jurídica **se modifica la redacción del primer párrafo del artículo 22.3 de la OMS** propuesta por el Proyecto inicial, para incluir expresamente el fundamento jurídico de la regulación de las ZBEDEP en el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA y de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, que queda redactado en los siguientes términos:

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

*3. Al objeto de satisfacer los objetivos del apartado 2, las ZBEDEP establecerán específicamente, en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas: (...)”.*

## Artículo 23 de la OMS:

Se modifica el artículo **23.3.d).3.º de la OMS** para incluir referencias a los mercadillos municipales, que quedaría redactado en los siguientes términos:

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

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

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

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



### Artículo 24 de la OMS:

Se modifica el artículo 24.3.c).2.º de la OMS para incluir referencias a los mercadillos municipales que quedaría redactado en los siguientes términos:

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

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

*c) Se exceptúan de la prohibición de acceso y circulación establecida en el artículo 24.3.b), exclusivamente durante los periodos de aplicación transitoria de la prohibición de acceso y circulación de Madrid ZBE del artículo 21 regulados en el apartado 2 de la disposición transitoria primera, los siguientes vehículos:*

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

### Artículo 38 de la OMS:

1.- Pese a que se considera una obligación implícita en la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los apartados c) y e) del mismo artículo 38.2 de la OMS, se modifica el artículo 38.2.h) de la OMS por motivos formales de técnica normativa y por razones materiales de seguridad jurídica, para explicitar la obligación de señalizar el tránsito peatonal afectado por una ocupación en términos que garanticen la seguridad vial y la accesibilidad universal.

A tal efecto el artículo 38.2.h) de la OMS propuesto por el Proyecto normativo queda redactado en los siguientes términos:

*“Artículo 38. Señalización de las ocupaciones.*

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

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



2.- Se modifica la redacción del **primer párrafo del artículo al artículo 38.4** de la OMS propuesta por el Proyecto inicial mediante la adición de las palabras “o vía ciclista”. El citado precepto queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 38.** Señalización de las ocupaciones.

4. *En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá: (...)*”.

### Artículo 48.1 de la OMS:

Como consecuencia de varias alegaciones formuladas por personas físicas y asociaciones de personas ciclistas se modifica la regulación del estacionamiento de las bicicletas y los VMP contenida en el artículo 48.1 de la OMS para concretar con mayor detalle las condiciones en que estos vehículos podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas, fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

- a) para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal;
- b) por razones de técnica normativa, dado que la redacción del Proyecto definitivo pretende facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, incluyendo la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón recogida en el Proyecto inicial en la propuesta de artículo 138.2 de la OMS.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción del Proyecto inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “*con carácter excepcional*” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la redacción de artículo 48.1 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, que quedaría redactada en los siguientes términos:

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

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

a) *En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.*

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



Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

a) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

b) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida

c) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

d) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

### Artículo 48.2 de la OMS:

1.- Por razones de técnica normativa, al objeto de emplear la misma denominación que en el sexto párrafo del artículo 48.1.se modifica el **artículo 48.2.c).3º) de la OMS** propuesto por el Proyecto inicial para referirse a las reservas “para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida”.

2.- Se introduce la prohibición expresa de estacionar ciclomotores y motos en las aceras junto a las zonas para la recogida de residuos urbanos para evitar que se impida el acceso a los contenedores de residuos en el **artículo 48.2.c).8º de la OMS**. A tal efecto, se modifica la redacción que el Proyecto normativo inicial propone dar al artículo 48.2.c) de la OMS adicionando un nuevo apartado 8.º.

3.- Como consecuencia de ambas modificaciones la redacción del artículo 48.2 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo tendría la siguiente literalidad:

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

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

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 para el estacionamiento de vehículos 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;

8.º en el ámbito peatonal de los contenedores de residuos”.

#### Artículo 49 de la OMS:

Al objeto de ofrecer mayor seguridad jurídica se modifica la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo para incluir la fundamentación jurídica (los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA) y la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano. El artículo 49.7 de la OMS queda redactado en los siguientes términos por el Proyecto normativo:

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

*7. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, 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.”*

#### Artículo 52 de la OMS:



De conformidad con el marco normativo europeo y nacional vigente sobre homologación de vehículos a motor, se modifica la redacción que el Proyecto normativo propone dar al **artículo 52.1 a) de la OMS**, para permitir el estacionamiento de las autocaravanas de hasta 3.500 kilogramos de MMA en las plazas de estacionamiento regulado del el SER, que quedaría redactado en los siguientes términos como consecuencia de esta alegación:

**“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 y autocaravana de hasta tres mil quinientos kilogramos de MMA, derivado de turismo o vehículo mixto adaptable”.

### Artículo 72 de la OMS:

Se modifica el título del **artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

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

### Artículo 75 de la OMS:

Se modifica el primer párrafo del **artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que 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, **bicicletas** 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: (...)**”.

### Artículo 167.2 de la OMS:

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM en la propuesta de modificación del **artículo 167.2 de la OMS** recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 de la OMS propuesto por el Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:



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

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, *de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.*”

### Artículo 167.7 de la OMS:

Se modifica la propuesta de redacción de **artículo 167.7 de la OMS** para incluir expresamente la obligación de mantener una separación lateral mínima de 1,5 metros y su fundamento legal recogido en el artículo 35.4 de la LTSV. A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 167.7 de la OMS que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167 del Proyecto inicial.

7. Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando, *conforme a lo previsto en el artículo 35.4 de la LTSV, una separación lateral entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla suficiente para garantizar la seguridad vial, nunca inferior a un metro y cincuenta centímetros.*

*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”.*

### Artículo 167.9 de la OMS:

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de 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:

“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”.

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se exceptúa la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

Con objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos para promover el desarrollo de la movilidad ciclista, por sus ventajas a efectos de



sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, el artículo 167.9 de la OMS permite la circulación de las bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, siempre que: no exista señalización en contrario y se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación establecidas por razones de seguridad vial, concretamente:

- a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;
- b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones.

En este sentido debe recordarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

*“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal «Túnel», deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

*“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

*“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

*“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*

*Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.*

Por ello se modifica la redacción que el Proyecto inicial propone dar al **artículo 167.9 de la OMS** para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación, concretamente de las obligaciones recogidas en el artículo 43.4 de la LTSV y el artículo 98.3 del RGC. Por ello el artículo 167.9 de la OMS quedaría redactado en los siguientes términos:

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



*9. Las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos establecidos por razones de seguridad vial:*

*a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*

*b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

### Artículo 169 de la OMS:

Por razones de seguridad jurídica y transparencia, se modifica la redacción que el Proyecto normativo propone dar al **artículo 169.5 de la OMS** para incluir la base normativa de dicha prohibición (artículos 20.1 de la LTSV y 38.1 del RGC) en los siguientes términos:

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

*5. Se prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos conforme a lo previsto en los artículos 20.1 de la LTSV y 38.1 del RGC.”*

### Artículo 172.2 de la OMS:

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM en la propuesta de modificación del **artículo 172.2.a) de la OMS** por el Proyecto normativo. El artículo 172.2 de la OMS propuesto por el Proyecto normativo 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, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.*

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”.*

### Artículo 176 de la OMS:

1.- La redacción del Proyecto inicial responde a la pretensión inicial de la Dirección General de Tráfico de proponer al Gobierno de la Nación, a través del Ministerio del Interior, una regulación reglamentaria que estableciera una edad mínima para la conducción de VMP de 5 o 16 años. Sin embargo el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico no ha exigido una edad mínima para circular en VMP, por lo que la solicitud contenida en la alegación no se opone al Reglamento General de Circulación ni al Reglamento General de Conductores.

En la medida en que la regulación actualmente contenida los vigentes artículos 176.1 y 179.4 de la OMS no ha generado problemas de seguridad vial, se considera oportuno modificar la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los artículos 176.1 y 179.1.d) de la OMS.

A tal efecto se modifica la redacción de **artículo 176.1 de la OMS** propuesta por el Proyecto inicial para incluir una referencia que excepcione de la edad mínima de 15 años para circular en VMP al supuesto regulado en el artículo 179.1.d) de la OMS. Por razones de técnica normativa se separan los dos párrafos y se introduce el término “*el vehículo*” en el segundo párrafo. El artículo 176.1 de la OMS 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, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 179.1d).*

*En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan el vehículo deben ser mayores de edad”.*

2.- Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM en la propuesta de modificación del **artículo 176.6 de la OMS** por el Proyecto normativo. El artículo 176.6 de la OMS propuesto por el Proyecto normativo queda redactado en los siguientes términos:



**“Artículo 176. Características generales.**

6. Es obligatorio el uso de casco homologado o certificado en la circulación de VMP, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM, para:

a) por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, de la seguridad vial y de la salud pública, 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;

c) por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, de la seguridad vial y de la salud pública, las personas que circulen por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora.

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.”

**Artículo 177 de la OMS:**

1.- En el artículo 177.1.d) de la OMS propuesto por el Proyecto inicial se sustituye en término “Sendas bici” por “Sendas ciclables”, por ser el término empleado en el Anexo VI de la OMS sobre definiciones. El artículo 177.1.d) de la OMS queda redactado en los siguientes términos:

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

1. Los VMP podrán circular exclusivamente por:

d) **Sendas ciclables**, 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”.



2.- Se adiciona una nueva letra "j)" en el artículo 177.1 de la OMS propuesto por el Proyecto inicial para permitir la circulación de VMP por carriles multimodales con velocidad limitada a 30 km/h siempre que se circule con casco protegiendo la cabeza:

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

1. Los VMP podrán circular exclusivamente por:

*j) Por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora, de forma condicionada a que en la circulación se emplee un casco homologado o certificado para proteger la cabeza".*

3.- Al objeto de incrementar y garantizar mejor la seguridad vial de los usuarios de las vías de la ciudad se modifica el artículo 177.2 de la OMS propuesto por el Proyecto inicial mediante la adición de cuatro nuevas letras d), e), f), g) y h). El artículo 177.2 queda redactado en los siguientes términos:

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

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.*

*d) La persona usuaria de VMP adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones.*

*e) En la circulación en el carril reservado de las aceras bici, así como en la circulación por la calzada de las sendas ciclables, de las Zonas 20 y de las vías de plataforma única, la persona usuaria de VMP deberá mantener una distancia de al menos un metro respecto a los peatones, y deberá descender del VMP y transitar junto al mismo cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.*

*f) En la circulación en rotonda la persona usuaria tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un VMP el resto de vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.*



*g) Cuando un vehículo motorizado circule detrás de un VMP deberá mantener una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad a la que circule el VMP, que nunca será inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad a la que el vehículo motorizado circule por la vía.*

*h) Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un VMP deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando conforme a lo previsto en el artículo 35.4 de la LTSV, una separación lateral entre el VMP y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla suficiente para garantizar la seguridad vial, nunca inferior a un metro y cincuenta centímetros”.*

4.- Se suprime el contenido del artículo 177.3.c) de la OMS propuesto por el Proyecto inicial, que pasa a incluir el contenido del actual apartado d) y así sucesivamente, de forma que el apartado 3 del artículo 177 finaliza en la letra “f)” en lugar de en la “g)”.

### Artículo 179 de la OMS:

1.- Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM en la propuesta de modificación del **artículo 179.1.b) de la OMS** por el Proyecto normativo. El **artículo 179.1.b) de la OMS** propuesto por el Proyecto normativo 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:*

*b) Las personas usuarias de los VMP deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado durante su conducción, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM”.*

2.- La redacción del Proyecto inicial responde a la pretensión inicial de la Dirección General de Tráfico de proponer al Gobierno de la Nación, a través del Ministerio del Interior, una regulación reglamentaria que estableciera una edad mínima para la conducción de VMP de 5 o 16 años. Sin embargo el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de





diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico no ha exigido una edad mínima para circular en VMP, por lo que la solicitud contenida en la alegación no se opone al Reglamento General de Circulación ni al Reglamento General de Conductores.

En la medida en que la regulación actualmente contenida los vigentes artículos 176.1 y 179.4 de la OMS no ha generado problemas de seguridad vial, la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los artículos 176.1 y 179.1.d) de la OMS regula la posibilidad de circulación en VMP por personas mayores de diez años siempre que se cumplan los requisitos y condiciones regulados en el artículo 179.1.d) de la OMS.

A tal efecto la redacción que el Proyecto normativo propone dar al **artículo 179.1.d) de la OMS** queda redactada 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:*

*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.*

*Podrán incorporarse al grupo personas menores de quince años siempre que se cumplan los siguientes requisitos establecidos por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas y seguridad vial: 1ª) que sean mayores de diez años; 2ª) que vayan acompañados de y bajo la responsabilidad de sus progenitores, tutores o familiares mayores de edad; 3ª) que el VMP empleado resulte adecuado a su edad, altura y peso; 4ª) que antes de iniciar la circulación reciban una mínima formación práctica sobre el uso del vehículo; 5ª) y que en su conducción el menor proteja su cabeza mediante el uso de un casco homologado o certificado adecuado a la misma.*





*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”.*

### Artículo 183 de la OMS:

En atención a la utilidad de los servicios de pocería y desatranco respecto a las condiciones de salubridad se considera necesario incluir los vehículos que prestan tales servicios en las excepciones a las restricciones generales de circulación, carga y descarga reguladas en el artículo 183 de la OMS. A tal efecto se modifica la redacción que el Proyecto normativo propone dar al **artículo 183 de la OMS, mediante la adición de un nuevo apartado 8** con la siguiente redacción:

*“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.*

*8. Los vehículos destinados al servicio de pocería o desatranco.”*

### Artículo 209 de la OMS:

Se modifica el **artículo 209.2.a) de la OMS** para ampliar desde lo veinte metros lineales del Proyecto inicial hasta veinticinco metros lineales las mudanzas que pueden realizarse al amparo de la autorización genérica, dada la naturaleza de los trabajos que suponen las mudanzas, con el acarreo de material voluminoso que hace necesario contar con espacio suficiente para manipular la salida del material. A tal efecto el artículo 209.2.a) de la OMS 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 **veinticinco metros lineales** de la banda de estacionamiento y siempre que no precise ocupar la acera”.*

### Artículo 212 de la OMS:

Se modifica el **artículo 212.1.a) de la OMS** para ampliar desde lo veinte metros lineales del Proyecto inicial hasta veinticinco metros lineales las mudanzas que pueden realizarse al amparo de la autorización genérica, dada la naturaleza de los trabajos que suponen las mudanzas, con el acarreo de material voluminoso que hace necesario contar con espacio suficiente para



manipular la salida del material. A tal efecto el artículo 212.1.a) de la OMS 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 **veinticinco 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”.

### Artículo 231 de la OMS:

A propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se modifica la redacción del **artículo 231.5.f) de la OMS** propuesta por el Proyecto normativo para añadir un segundo párrafo que regule la exigencia de informe previo y preceptivo del CRTM respecto de aquellas medidas que planteen la alteración de los servicios o redes de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general, que quedaría redactada en los siguientes términos:

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

5. Los PME se tramitarán en los siguientes términos:

f) Las medidas que afecten de forma directa al sistema de transporte público colectivo regular de uso general se coordinarán con el Consorcio Regional de Transportes Regulares de Madrid (en adelante, CRTM).

**Aquellas medidas que planteen la alteración de los servicios o redes de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general deberán someterse a informe previo y preceptivo del CRTM en el ámbito de sus competencias”.**

### Artículo 233 de la OMS:

A propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se modifica la redacción de **artículo 233.3.b) de la OMS**, propuesta por el Proyecto inicial, en aplicación de artículo 3.1 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de que la realización de pruebas, ensayos de investigación y experiencias piloto en las vías públicas urbanas del término municipal de Madrid sujetas a autorización municipal, se recaben las correspondientes autorizaciones del órgano competente de la Comunidad de Madrid para los vehículos que vayan a realizar transporte de forma experimental en condiciones reales.

A tal efecto se modifica la redacción de artículo 233.3.b) de la OMS para añadir un segundo párrafo, que quedaría redactado en los siguientes términos:



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

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

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

b) para la experimentación, testeo y prueba en condiciones reales de los elementos o accesorios de vehículos, dispositivos tecnológicos de seguridad vial y control del cumplimiento de la normativa, de señalización, gestión y vigilancia de la circulación y el estacionamiento, elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias, transporte de personas, transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad, eficiencia energética, sostenibilidad medioambiental, y movilidad como servicio.

*Sin perjuicio de ello deberá recabarse la autorización del órgano competente de la Comunidad de Madrid, que exija la normativa de transporte, para la realización de pruebas, ensayos de investigación y experiencias piloto de vehículos que vayan a realizar transporte de forma experimental en condiciones reales.*

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

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

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

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

### Artículo 235 de la OMS:

1.- Como consecuencia de las alegaciones recibidas durante la información pública se ha suprimido la referencia a la inmovilización de bicicletas del **artículo 235.1.j) de la OMS** recogido



en el Proyecto inicial, porque el artículo 104.1.c) *in fine* de la LTSV excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

*“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

*1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:*

*c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.*

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se modifica la redacción de artículo 235.1.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial para suprimir la referencia a la inmovilización de bicicletas, de forma que el citado precepto quedaría redactado en los siguientes términos:

**“Artículo 235. Inmovilización.**

1. Los agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la inmovilización de toda clase de vehículos en los siguientes supuestos específicos:

*j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”*

2.- A propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se modifica la redacción del **artículo 235.3 de la OMS** propuesta por el Proyecto normativo para adaptar su contenido a los artículos 16 bis) y 17.a) de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que regula la inmovilización y retirada de vehículos hasta el lugar que determine la autoridad o agentes actuantes, hasta que no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito.

**“Artículo 235. Inmovilización.**

*3. Los Agentes de la Policía Municipal encargados de la vigilancia del tráfico en ejercicio de las funciones legalmente atribuidas por el artículo 32.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, podrán proceder a la inmediata inmovilización del vehículo hasta que no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito en los términos previstos en los artículos 16 bis y 17.a) de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, cuando detecten la realización de transporte público de viajeros en vehículo turismo careciendo de la preceptiva licencia municipal y/o autorización de transportes otorgados por los órganos competentes, o cuando la misma hubiere sido retirada o se encontrara suspendida, caducada o cuando por cualquier otra causa hubiere*



*perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas”.*

### Artículo 236 de la OMS:

A propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se modifica la redacción del **artículo 236 de la OMS** propuesta por el Proyecto normativo para adaptar su contenido a los artículos 16 bis) y 17.a) de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que regula la inmovilización y retirada de vehículos hasta el lugar que determine la autoridad o agentes actuantes, hasta que no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito.

A tal efecto se llevan a cabo las siguientes modificaciones:

**1.- Se suprime el contenido del artículo 236.1.d) de la OMS propuesto por el Proyecto inicial de forma que el contenido del apartado e) pasa al apartado d) y así sucesivamente.**

**2.- Se adiciona un nuevo apartado 5 en el artículo 236** de la OMS propuesto por el Proyecto normativo que queda redactado en los siguientes términos:

**“Artículo 236. Retirada.**

*5. Cuando los Agentes de la Policía Municipal encargados de la vigilancia del tráfico en ejercicio de las funciones legalmente atribuidas por el artículo 32.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, detecten la realización de transporte público de viajeros en vehículo turismo careciendo de la preceptiva licencia municipal y/o autorización de transportes otorgados por los órganos competentes, o cuando la misma hubiere sido retirada o se encontrara suspendida, caducada o cuando por cualquier otra causa hubiere perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas, si el denunciado no abonara la sanción en concepto de depósito ni llevara a cabo el traslado del vehículo, podrán trasladar el vehículo a costa del denunciado hasta el lugar que determine la autoridad o agentes actuantes en los términos previstos en los artículos 16 bis y 17.a) de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid”.*

### Artículo 237.1.r) de la OMS:

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 de la LTSV, se adiciona un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS que quedaría redactado en los siguientes términos”:

**“Artículo 237. Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público.**



1. A los efectos prevenidos en el artículo 236.2.a), se considerará que un vehículo estacionado constituye peligro o perturba gravemente la circulación de peatones y vehículos en los supuestos siguientes:

*r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.*

### Artículo 241.2 de la OMS:

Se modifica el primer párrafo del artículo 241.2) de la OMS para aclarar los términos de la obligación de denuncia de los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) conforme a lo previsto en el artículo 44 de la LCREM, que queda redactado en los siguientes términos:

#### “Artículo 241. Denuncias

2. El personal que ejerza labores de control del SER denunciará, tanto a requerimiento como de oficio, todos los hechos que puedan constituir infracciones a la normativa de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea *en la acera, banda de estacionamiento y calzada de las vías públicas incluidas en el ámbito territorial del AER, debiendo hacer constar necesariamente:*

a) La información exigida por el artículo 87.2 de la LTSV.

b) Se deberá incluir en las denuncias un fichero con imágenes captadas en el momento de la comisión de la infracción, que formará parte del procedimiento administrativo sancionador para su valoración conjunta con el resto de pruebas obtenidas durante su tramitación”.

### Disposición transitoria primera apartado 2 de la OMS. Regímenes transitorios de adaptación a Madrid ZBE:

El Proyecto inicial propone dar al apartado 2 de la Disposición transitoria primera la siguiente redacción:

*“Disposición transitoria primera OMS (Proyecto inicial). Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.*

2. Sin perjuicio de las prohibiciones y limitaciones específicamente establecidas, tanto en las ordenaciones de carácter permanente de las respectivas ZBEDEP, como en las ordenaciones temporales que se adopten en aplicación de los artículos 25 y 35, la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE regulada en el artículo 21, se aplicará en los siguientes términos transitorios:

a) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE, hasta el 31 de diciembre de 2024, los vehículos con clasificación ambiental A domiciliados en la ciudad de Madrid en el





*RV que a fecha 1 de abril de 2021 se encuentren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, así como los vehículos con clasificación ambiental A adquiridos con posterioridad al 1 de abril de 2021 a título de herencia por fallecimiento de su titular, siempre que figuren domiciliados en el RV en la ciudad de Madrid y se encuentren en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid.*

*b) Los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del RGV y, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:*

*1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.*

*2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.*

*3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.*

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

*d) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE hasta el 31 de diciembre de 2024 el resto de vehículos con clasificación ambiental A no incluidos en el apartado 2.b) y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino.*

*e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de*



*accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.*

*La autorización de acceso y circulación de los vehículos conducidos por o empleados para el transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), regulada en los apartados 2.c) y 2.e), exigirá el alta previa del vehículo en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y la obtención de oportuno permiso en los términos establecidos en el anexo II.”*

Por su parte, el epígrafe 1 del apartado Primero del “Anexo II. RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES” contiene la regulación de los vehículos de las personas empadronadas en Madrid ZBE en los siguientes términos:

**“1. Vehículos de las personas empadronadas en Madrid ZBE.**

*a) Alta de los residentes en el sistema de gestión de accesos a MZBE. Las personas mayores de dieciséis años de edad empadronadas en un inmueble de término municipal de la ciudad de Madrid que deseen obtener permiso para el acceso a MZBE de sus vehículos A podrán hacerlo tanto telemáticamente mediante su alta en el SGMZBE a través de la sede electrónica municipal <https://sede.madrid.es>, como por los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid.*

*Si su inscripción padronal se encontrase protegida deberán personarse en alguna OAC para la gestión de los permisos de acceso.*

*b) Alta de los vehículos. Deberán darse de alta en el SGMZBE los vehículos conforme a las siguientes normas:*

*1.º Vehículos en propiedad: La Administración Municipal tramitará de oficio el permiso de acceso a MZBE de todos los vehículos con clasificación ambiental A en propiedad o usufructo de las personas empadronadas en un domicilio situado en la ciudad de Madrid a fecha 1 de abril de 2021, cuyos vehículos se encuentren dados de alta en dichos domicilios en el RV, sin necesidad de gestión alguna por los residentes.*

*El permiso de acceso tendrá vigencia mientras se mantenga el cumplimiento de los requisitos de empadronamiento de la persona titular del vehículo y del vehículo en un domicilio de MZBE.*

*2.º Las personas empadronadas en la ciudad de Madrid deberán aportar, a través de la sede electrónica <https://sede.madrid.es>, o presencialmente en alguna OEAC, para gestionar su permiso de acceso a MZBE, la documentación acreditativa de la disposición del vehículo A que estas personas adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular con posterioridad al 1 de abril de 2021 y hasta el 30 de diciembre de 2024.*

*c) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de acceso a MZBE formuladas a través de la sede electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.*





*En defecto de concesión o denegación expresa del permiso en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá permitido provisionalmente el acceso del vehículo a MZBE hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la concesión o denegación expresa del permiso solicitado, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la sede electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.*

El apartado primero punto 1 del Anexo III del Proyecto inicial no se ajusta a la regulación sustantiva contenida en el apartado 2.a) de la Disposición transitoria primera propuesta por el Proyecto inicial, que no se basa en la residencia de la persona titular de vehículo sino en establecer el momento en el que se determinen los vehículos con clasificación ambiental A que por estar empadronados en el Registro de Vehículos en la ciudad de Madrid y figuren de alta en el IVTM de Madrid, que podrán beneficiarse del régimen transitorio previsto en el apartado 2.a) de la Disposición transitoria primera. La finalidad del apartado primero punto 1 del Anexo III era facilitar la gestión de trámites, pero no resulta necesario que se realicen trámites porque la regulación se basa en los elementos objetivos de la clasificación de los vehículos según su potencial contaminante, de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y de figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de. Solo se atiende a cuestiones personales respecto de las personas con movilidad reducida (PMR) para darse de alta en el Sistema de Gestión de MC, dado que pueden emplear la TEPMR para conducir o circular en diversos vehículos. Por ello se procede a su supresión, renumerando el resto de apartados.

Por otro lado, como consecuencia de alegaciones formuladas durante la información pública se ha puesto de manifiesto que, por razones de seguridad jurídica, la fecha a partir de la cual se determinen los vehículos con clasificación ambiental A que por estar empadronados en el Registro de Vehículos en la ciudad de Madrid y figuren de alta en el IVTM de Madrid, que podrán beneficiarse del régimen transitorio previsto en el apartado 2.a) de la Disposición transitoria primera debe ser posterior a la entrada en vigor de la Ordenanza modificante, considerándose oportuno que dicha determinación se lleve a cabo el 1 de enero de 2022 por ser la fecha a partir de la cual comienza la restricción circulatoria de vehículos contenida en el apartado 2.b).1.º de la Disposición transitoria primera.

Como consecuencia de los escritos de alegaciones 559 y 1.117 se llevan a cabo las siguientes modificaciones del Proyecto normativo para reforzar la seguridad jurídica:

**El apartado 2 de la Disposición transitoria primera se modifica para regular la fecha concreta posterior a la entrada en vigor de la Ordenanza modificante en que se determinen los vehículos a los que les resulta de aplicación el régimen contenido en el apartado 2.a) de la Disposición transitoria primera, que permita disponer de un plazo transitorio para que los ciudadanos se adapten al cumplimiento de la norma si quieren que se aplique dicho plazo transitorio, sustituyendo la fecha 1 de abril de 2021 por la de 1 de enero de 2022. Asimismo se modifican las letras b) y d) del apartado 2 de la DT 1ª de la OMS para ajustarse a dicha modificación de la letra a).**

La redacción del **apartado 2 de la Disposición transitoria primera** de la OMS propuesta por el Proyecto normativo queda redactada en los siguientes términos:



**“Disposición transitoria primera.** Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.

2. Sin perjuicio de las prohibiciones y limitaciones específicamente establecidas, tanto en las ordenaciones de carácter permanente de las respectivas ZBEDEP, como en las ordenaciones temporales que se adopten en aplicación de los artículos 25 y 35, la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE regulada en el artículo 21, se aplicará en los siguientes términos transitorios:

a) Con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino podrán acceder y circular por Madrid ZBE, hasta el 31 de diciembre de 2024, los vehículos con clasificación ambiental A que a fecha 1 de enero de 2022 cumplan los siguientes requisitos: que se encuentren domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y que figuren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, siempre que mantengan durante todo ese tiempo el cumplimiento de ambos requisitos y sin perjuicio de la posible transmisión de su titularidad. Desde el momento en que dichos vehículos dejen de cumplir cualquiera de estos requisitos les será de aplicación el régimen transitorio dispuesto en las letras b) o d) en función de su clasificación por construcción.

A los vehículos con clasificación ambiental A que se domicilien en el RV en la ciudad de Madrid o que se den de alta en el Padrón del IVTM de la ciudad de Madrid con posterioridad al 1 de enero de 2022 les será de aplicación el régimen transitorio dispuesto en las letras b) o d) en función de su clasificación por el criterio de construcción.

b) Los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del RGV y, que a fecha 1 de enero de 2022 no cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.



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

d) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE hasta el 31 de diciembre de 2024 el resto de vehículos con clasificación ambiental A no incluidos en el apartado 2.b) y que **a fecha 1 de enero de 2022 no cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino.**

e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.

La autorización de acceso y circulación de los vehículos conducidos por o empleados para el transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), regulada en los apartados 2.c) y 2.e), exigirá el alta previa del vehículo en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y la obtención de oportuno permiso en los términos establecidos en el anexo II.”

### Disposición transitoria tercera de la OMS:

1.- Se modifica el apartado 5.c) de la Disposición transitoria tercera de la OMS para incluir referencias a los mercadillos municipales, que queda redactado en los siguientes términos:

“**Disposición transitoria tercera.** Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro.

5. Hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los siguientes vehículos con clasificación ambiental A, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro, en los términos y con sujeción a los requisitos ambientales generales, permanentes y temporales, para la circulación de vehículos en las vías urbanas de titularidad municipal, incluidas las establecidas en la regulación de Madrid ZBE:

c) Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el



interior del Distrito Centro o que se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP referidos en el artículo 23.3.d).3º”.

2.- Con objeto de unificar y simplificar la regulación de todos los vehículos matriculados como históricos en el Registro de Vehículos de la DGT, de proteger el valor de los vehículos históricos como parte del patrimonio industrial y cultural de nuestro país, y atendiendo a las limitaciones de kilometraje de anual que dichos vehículos se modifica la redacción del apartado 6 de la Disposición transitoria tercera de la OMS propuesta por el Proyecto inicial para permitir el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de todos los vehículos históricos, y no solo la de aquellos que sean propiedad de las personas residentes de la citada ZBEDEP. A tal efecto la propuesta de **apartado 6 de la Disposición transitoria tercera de la OMS** del Proyecto normativo queda redactada en los siguientes términos:

*“Disposición transitoria tercera. Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro.*

*6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro.”*

### Disposición transitoria cuarta de la OMS:

Como consecuencia de la revisión de la disposición transitoria cuarta de la OMS a resultas de varias alegaciones sobre la prohibición de estacionamiento de vehículos “A” en plazas del SER se corrige un error material en el primer párrafo del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7 de la OMS. Asimismo se suprime la palabra “de”.

Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado el **primer párrafo del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS** en los siguientes términos:

*“Disposición transitoria cuarta. Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER y específicos de los vehículos tipo turismo rotulado con autorización como titulares de vehículos comerciales e industriales.*

*1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...).”*

### ANEXO II apartado primero de la OMS.

1.- Por razones de seguridad jurídica y por los motivos expuestos al analizar la modificación de apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS, en el **Anexo II apartado primero de la OMS**, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, **se suprime el apartado “1.**



**Vehículos de las personas empadronadas en Madrid ZBE**”, de forma que el apartado “2. Vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR)” pasa a ser el apartado “1. Vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR)”, renumerándose sucesivamente el resto de apartados.

Se suprime, por tanto, el siguiente contenido:

**“1. Vehículos de las personas empadronadas en Madrid ZBE.**

a) Alta de los residentes en el sistema de gestión de accesos a MZBE. Las personas mayores de dieciséis años de edad empadronadas en un inmueble de término municipal de la ciudad de Madrid que deseen obtener permiso para el acceso a MZBE de sus vehículos A podrán hacerlo tanto telemáticamente mediante su alta en el SGMZBE a través de la sede electrónica municipal <https://sede.madrid.es>, como por los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid.

Si su inscripción padronal se encontrase protegida deberán personarse en alguna OAC para la gestión de los permisos de acceso.

b) Alta de los vehículos. Deberán darse de alta en el SGMZBE los vehículos conforme a las siguientes normas:

1.º Vehículos en propiedad: La Administración Municipal tramitará de oficio el permiso de acceso a MZBE de todos los vehículos con clasificación ambiental A en propiedad o usufructo de las personas empadronadas en un domicilio situado en la ciudad de Madrid a fecha 1 de abril de 2021, cuyos vehículos se encuentren dados de alta en dichos domicilios en el RV, sin necesidad de gestión alguna por los residentes.

El permiso de acceso tendrá vigencia mientras se mantenga el cumplimiento de los requisitos de empadronamiento de la persona titular del vehículo y del vehículo en un domicilio de MZBE.

2.º Las personas empadronadas en la ciudad de Madrid deberán aportar, a través de la sede electrónica <https://sede.madrid.es>, o presencialmente en alguna OEAC, para gestionar su permiso de acceso a MZBE, la documentación acreditativa de la disposición del vehículo A que estas personas adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular con posterioridad al 1 de abril de 2021 y hasta el 30 de diciembre de 2024.

c) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de acceso a MZBE formuladas a través de la sede electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.

En defecto de concesión o denegación expresa del permiso en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá permitido provisionalmente el acceso del vehículo a MZBE hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la concesión o denegación expresa del permiso solicitado, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la sede electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid”.



2.- Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción del nuevo punto 2 (anterior apartado 3) del Anexo II apartado primero relativo a los permisos extraordinarios para regular los supuestos en los que podría concederse y regular su eficacia temporal limitada al tiempo imprescindible para la satisfacción de la necesidad que lo justifique que no podrá superar el año natural. A tal efecto el punto 2 del Anexo II apartado primero queda redactado en los siguientes términos:

**“ANEXO II.**

**RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES**

**PRIMERO.-CRITERIOS DE GESTIÓN DE LOS PERMISOS DE ACCESO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS POR MADRID ZBE.**

**2. Permisos extraordinarios de acceso.**

*Con carácter excepcional, el órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE podrá autorizar, mediante resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la LPAC, el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.*

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

**ANEXO II apartado tercero de la OMS.**

Como consecuencia de la publicación de la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT se modifica la regulación sobre la señalización de tráfico de prohibido acceso a instalar en las puertas de acceso del párrafo identificado como “c)” del apartado terco del Anexo II de la OMS, que queda redactado en los siguientes términos:

**“ANEXO II.**

**RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES**

**TERCERO.- SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES.**

(...)

*c) Señal de acceso prohibido “Zona de Bajas Emisiones” en las puertas de acceso: Se situará a ambos lados de la embocadura de la calle donde comienza la restricción de tráfico la señal de “Zona de Bajas Emisiones” definida por la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT , con la señal indicada a continuación con el siguiente significado:*



*“Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos a motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal”.*



**ANEXO III apartado primero 3.a) de la OMS.**

Se modifica el epígrafe 3.a) de apartado primero del Anexo III de la OMS para incluir las actividades económicas de los mercadillos municipales, que queda redactado en los siguientes términos:

*“ANEXO III.*

**RÉGIMEN DE GESTIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN DISTRITO CENTRO**

Página 34 de 41

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO  
URL de Verificación: [https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV\\_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do](https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do)

Fecha Firma: 19/08/2021 14:16:47  
Fecha Firma: 19/08/2021 16:54:23  
CSV : 1UR3E55A4UFTKOJJ



**PRIMERO.-CRITERIOS DE GESTIÓN DE LOS PERMISOS DE ACCESO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS POR LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO.**

**3. Vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de Distrito Centro o se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP.**

a) Alta en el sistema de gestión de accesos a DC de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP DC o se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP: Podrán darse de alta en el SGDC presentando, a través de la sede electrónica municipal <https://sede.madrid.es>, una declaración responsable en la que indiquen:

1.º el número de inscripción en el Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid o el justificante de haber solicitado dicha inscripción, o la autorización para el ejercicio del comercio ambulante en el mercadillo ubicado en la ZBEDEP DC;

2.º la ubicación precisa del local u oficina o del puesto en el mercadillo municipal en el cual se ejerce la actividad en DC;

3.º y que se encuentra de alta en el IAE. El Ayuntamiento de Madrid comprobará de oficio el alta en el IAE de la empresa.

Se concederá una única alta en el SGDC a cada número de identificación fiscal (NIF/NIE), con independencia del número de locales o autorizaciones municipales para la venta en los mercadillos de la ciudad de Madrid que la empresa o el autónomo posea o disponga en DC. Todo local u oficina solo podrá estar vinculado, exclusivamente, a un único número de identificación fiscal y a una única alta en el SGDC, con independencia de que su uso pueda ser compartido por diversas empresas o autónomos”.

**ANEXO III apartado tercero de la OMS.**

Como consecuencia de la publicación de la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT se modifica la regulación sobre la señalización de tráfico de prohibido acceso a instalar en las puertas de acceso del párrafo identificado como “c)” del apartado terco del Anexo III de la OMS, que queda redactado en los siguientes términos:

**“ANEXO III.**

**RÉGIMEN DE GESTIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN DISTRITO CENTRO**

**TERCERO.- SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA DE LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO.**

En el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro, en su confluencia con las vías de acceso a dicha ZBEDEP que se detallan en el plano que figura en el apartado segundo número 1. Ámbito territorial de la ZBEDEP DC, y en la proximidad de las vías de entrada a la misma se implantará la siguiente señalización:



**1. Vertical.** La señalización vertical de la ZBEDEP Distrito Centro se estructura en tres niveles en función de la proximidad al perímetro de la citada ZBEDEP DC, para advertir a los conductores de las limitaciones próximas que pueden tener y de esta forma buscar itinerarios o recorridos alternativos que no se vean afectados por las restricciones de DC. Se distinguen los siguientes tipos de señalización vertical:

c) Señal de acceso prohibido “Zona de Bajas Emisiones” en las puertas de acceso: Se situará a ambos lados de la embocadura de la calle donde comienza la restricción de tráfico la señal de “Zona de Bajas Emisiones” **definida por la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT, con la señal indicada a continuación con el siguiente significado:**

**“Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos a motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal”.**



Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO  
URL de Verificación: [https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV\\_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do](https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do)

Fecha Firma: 19/08/2021 14:16:47  
Fecha Firma: 19/08/2021 16:54:23  
CSV : 1UR3E55A4UFTKOJJ





#### ANEXO IV apartado primero 2.a) de la OMS.

Se modifica el epígrafe 2.a) de apartado primero del Anexo IV de la OMS para incluir las actividades económicas de los mercadillos municipales, que queda redactado en los siguientes términos:

*“ANEXO IV.*

#### *RÉGIMEN DE GESTIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN PLAZA ELÍPTICA*

#### *PRIMERO.-CRITERIOS DE GESTIÓN DE PERMISOS DE ACCESO DE VEHÍCULOS A PLAZA ELÍPTICA.*

*2. Vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de Plaza Elíptica o en los mercadillos municipales situados en dicha ZBEDEP.*

Página 37 de 41

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO  
URL de Verificación: [https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV\\_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do](https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do)

Fecha Firma: 19/08/2021 14:16:47  
Fecha Firma: 19/08/2021 16:54:23  
CSV : 1UR3E55A4UFTKOJJ





a) Alta en el sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica de Las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica **o se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP**: Podrán darse de alta en el SGPE presentando, a través de la sede electrónica municipal <https://sede.madrid.es>, una declaración responsable en la que indiquen:

- 1.º el número de inscripción en el Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid o el justificante de haber solicitado dicha inscripción, **o la autorización para el ejercicio del comercio ambulante en el mercadillo ubicado en la ZBEDEP PE**;
- 2.º la ubicación precisa del local u oficina **o del puesto en el mercadillo municipal en el cual se ejerce la actividad en Plaza Elíptica**;
- 3.º y que se encuentra de alta en el IAE. El Ayuntamiento de Madrid comprobará de oficio el alta en el IAE de la empresa.

Se concederá una única alta en el SGPE a cada número de identificación fiscal (NIF/NIE), con independencia del número de locales **o autorizaciones municipales para la venta en los mercadillos de la ciudad de Madrid** que la empresa o el autónomo posea o disponga en Plaza Elíptica. Todo local u oficina solo podrá estar vinculado, exclusivamente, a un único número de identificación fiscal y a una única alta en el SGPE, con independencia de que su uso pueda ser compartido por diversas empresas o autónomos”.

#### ANEXO IV apartado tercero de la OMS.

Como consecuencia de la publicación de la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT se modifica la regulación sobre la señalización de tráfico de prohibido acceso a instalar en las puertas de acceso del párrafo identificado como “c)” del apartado terco del Anexo III de la OMS, que queda redactado en los siguientes términos:

#### “ANEXO IV.

#### RÉGIMEN DE GESTIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN PLAZA ELÍPTICA

#### TERCERO.- SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA DE PLAZA ELÍPTICA.

En el perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica en su confluencia con las vías de acceso a dicha ZBEDEP que se detallan en el plano que figura en el apartado segundo y en la proximidad de las vías de entrada a la misma se implantará la siguiente señalización informativa:

**1. Vertical.** La señalización vertical de Plaza Elíptica se estructura en tres niveles en función de la proximidad al perímetro de la ZBEDEP, para advertir a los conductores de las limitaciones próximas que pueden tener y de esta forma buscar itinerarios o recorridos alternativos que no se vean afectados por las restricciones de Plaza Elíptica. Se distinguen los siguientes tipos de señalización vertical:



c) Señal de acceso prohibido "Zona de Bajas Emisiones" en las puertas de acceso: Se situará a ambos lados de la embocadura de la calle donde comienza la restricción de tráfico la señal de "Zona de Bajas Emisiones" definida por la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT, con la señal indicada a continuación con el siguiente significado:

*"Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos a motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal".*



### ANEXO VII apartado tercero de la OMS.

A solicitud de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se modifica el **título del Anexo VII de la OMS** para incluir la referencia al artículo 6.2 del Decreto



47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid, que queda redactado en los siguientes términos:

“ANEXO VII

**Centros de actividad a efectos de lo previsto en el artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid y en el artículo 5.2 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.**

**DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018:**

A solicitud de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid se **modifica la Disposición adicional segunda de la Ordenanza modificante** que queda redactada en los siguientes términos:

*“Disposición adicional segunda. Movilidad aérea urbana.*

*En el plazo de nueve meses desde la entrada en vigor de esta ordenanza el Alcalde creará la Comisión de movilidad aérea urbana, órgano de asesoramiento del artículo 76.2 del Reglamento Orgánico del Gobierno y de la Administración del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004, encargado de colaborar con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante, AESA) y el resto de autoridades estatales y autonómicas, el sector aeroespacial, los sectores del transporte y la innovación, para el estudio de las condiciones en que deberá regularse la movilidad aérea urbana de aeronaves pilotadas por control remoto (en adelante, RPA) en el marco de la normativa comunitaria, estatal, y en su caso autonómica, que se promulgue sobre las operaciones de estos sistemas y su integración en los modelos de movilidad desarrollados”.*

**DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018:**

**Se modifica el segundo párrafo de la disposición final primera de la Ordenanza** por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, para incluir el artículo 16.4 de la LCA. La Disposición final primera de la Ordenanza modificante queda redactada en los siguientes términos:

*“Disposición final primera. Título competencial.*

*Esta ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de tráfico, circulación de vehículos, seguridad vial y ordenación de la movilidad, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de*



*Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local y el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en relación con el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en los términos de la LTSV.*

*En la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, esta ordenanza satisface los siguientes objetivos vinculados a otros títulos competenciales que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso de las vías y espacios públicos ejercidos de forma principal y directa: la protección de la salubridad pública, conforme al 25.2.j) de la LBRL el artículo 42.3.a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad; la protección del medio ambiente urbano conforme al 25.2.b) de la LBRL y los artículos 5.3 y 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; y los principios y objetivos de movilidad urbana, conforme a los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible”.*

En Madrid a 19 de agosto de 2021.

**LA DIRECTORA DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN**

**P.S. LA SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD**

(Decreto del Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, de 19 de julio de 2021)

**Fdo. Virginia Torres Lirola**

**EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD**

**Fdo. Borja Carabante Muntada**

Página 41 de 41

Información de Firmantes del Documento



VIRGINIA TORRES LIROLA - SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO  
URL de Verificación: [https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV\\_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do](https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do)

Fecha Firma: 19/08/2021 14:16:47  
Fecha Firma: 19/08/2021 16:54:23  
CSV : 1UR3E55A4UFTKOJJ

