



Anexo VI. Definiciones.

Anexo VII. Centros de actividad a efectos de lo previsto en el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

53º) Se suprime la disposición adicional cuarta, relativa a la posibilidad de que la Junta de Gobierno autorice la circulación de VMP por carriles multimodales, y su contenido se lleva a los **artículos 176 y 177**.

El artículo 176.6.b) queda redactado en los siguientes términos:

“a) toda persona que circule en VMP por la calzada de carril multimodal, si se autorizara la circulación de estos vehículos por dichos carriles en los términos previstos en el artículo 177.4;”

El artículo 177.3.c) queda redactado en los siguientes términos:

“c) Por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora, excepto si ha sido previa y expresamente autorizado por la Junta de Gobierno en los términos previstos en el apartado 4”.

El artículo 177.4 queda redactado en los siguientes términos:

“4. Excepcionalmente y de forma condicionada a que se autorizara de forma expresa por la Junta de Gobierno, los VMP podrían circular por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora siempre que se haga protegiendo la cabeza con un casco homologado o certificado y dando cumplimiento a lo establecido en el apartado 2 y en el artículo 176.”

54º) Se modifica el preámbulo del Anteproyecto para:

1º) Reflejar que Madrid Central ha sido anulada por el TSJM como consecuencia de determinados defectos formales durante su tramitación.

2º) Motivar la supresión de las referencias a la normativa medioambiental recogidas en el Libro IV de la OMS de 5 de octubre de 2018, que se seguirán sancionados conforme a la legislación medioambiental sectorial aplicable en cada caso.

3º) Modificar la descripción de la estructura de la ordenanza en lo relativo a la parte final (modificación de disposiciones adicionales, transitorias y finales).

55ª) Se suprime el término CIF en el apartado Primero. 3 del anexo III y del anexo IV.



56ª) Se modifica la **Disposición final primera** que queda redactado para aclarar que e trata de una ordenanza de movilidad, aprobada en ejercicio de los títulos competenciales de tráfico, circulación y seguridad vial. Precisando a continuación que en dicha regulación de tráfico se persiguen objetivos vinculados a la normativa de salud pública, medioambiental y de economía sostenible relacionada con otros títulos competenciales. La disposición final primera 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 el artículo 5.3 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.”

57ª) Se modifican los **artículos 231 y 232** que quedan redactados en los siguientes términos:

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

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

a) de afluencia masiva: cuando la afluencia sea igual o superior a veinte mil asistentes equivalentes;



b) de afluencia moderada: afluencia igual o superior a cinco mil y menor de veinte mil asistentes equivalentes;

c) afluencia neutra: los eventos con afluencia menor de cinco mil asistentes equivalentes.

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

a) Longitud de desarrollo espacial de evento.

b) Tiempo en que se desarrolla el evento.

c) Los elementos que, por razones de interés general, se determine con carácter general o respecto de determinados tipos de eventos.

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

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

a) Los eventos de afluencia masiva.

b) Los eventos de afluencia moderada que se inicien o finalicen entre las cero y las seis horas, por las dificultades en los desplazamientos de aproximación y acceso así como de abandono y evacuación de los asistentes en horario de menor cobertura del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

c) Los que determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue en atención a su especial afección a la movilidad urbana, a la seguridad vial, o como consecuencia de la concentración de personas en un espacio territorial igual o superior a los parámetros que determine.

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

4. Los PME contendrán los siguientes elementos:

a) La descripción detallada del evento: calendario, fechas y horarios; localización detallada y superficie acompañada de los planos generales y de detalle;



naturaleza del evento; número cerrado o estimado de participantes o asistentes; organización del evento; vías y puntos de acceso y evacuación; puntos de entrada y salida e itinerarios peatonales y rodados de acceso y evacuación en los que se garantice la accesibilidad universal y la seguridad vial, garantizando la accesibilidad y movilidad seguras de los colectivos especialmente vulnerables como PMR, personas con discapacidad, menores de edad y ancianos.

b) Las necesidades de movilidad según la estimación del número de asistentes, el calendario y los horarios de los eventos.

c) La oferta de transporte y medios de locomoción disponibles tanto en la sede del evento como en las posibles áreas de alojamiento y concentración de asistentes, con especial referencia al transporte público colectivo regular de tren, metro, autobuses urbanos e interurbanos y al servicio de autotaxis.

d) Necesidades de oferta adicional y refuerzos de servicio de transporte público colectivo regular, evaluación y coste de los mismos, incluyendo el porcentaje de dicho coste a cubrir por la organización.

e) Necesidad de oferta adicional del servicio de autotaxis y ubicación propuesta de paradas provisionales o bolsas de espera de estos vehículos, en su caso.

f) Medios de transporte colectivo discrecional facilitados por la organización del evento y, en su caso, solicitud de reservas.

g) Dotación de estacionamiento facilitado por la organización con sus tarifas y otras condiciones de uso.

h) Análisis de la afección al estacionamiento en vía pública, a los aparcamientos de titularidad municipal y a los garajes de residentes del entorno de la celebración del evento.

i) Estudio de accesibilidad universal del evento.

j) Medidas que garanticen la accesibilidad de los servicios de emergencia: Policía, protección civil, servicios médicos y servicios de extinción de incendios, y de las necesidades que en su caso detalle el Plan de Seguridad.

k) Estudio de los itinerarios rodados y peatonales habilitados y de las medidas de gestión y control del tráfico.

l) Afecciones previstas a servicios públicos estatales, autonómicos y municipales.

m) Coordinación de las medidas del PME dentro del programa organizativo del evento.



n) Los demás requisitos y documentos que establezca con carácter particular y general para cada tipo de evento el órgano municipal materialmente competente.

5. Los PME se tramitarán en los siguientes términos:

a) Los organizadores y promotores del evento deberán presentar su solicitud junto al PME con la antelación suficiente para su análisis municipal y la consecuente adopción de las medidas de movilidad, seguridad vial y coordinación del transporte público que resulten oportunas. Dicha antelación será de, al menos, un mes antes de la fecha de celebración del evento.

b) Para que pueda iniciarse la tramitación de la solicitud, los organizadores del evento deberán presentar, junto al PME, una declaración jurada de cumplimiento de todos los requisitos y condiciones exigidas, en la que se declare la integridad, veracidad, conformidad a derecho de su solicitud y de los documentos aportados, asumiendo cuantas responsabilidades se deriven del PME.

c) Los servicios municipales competentes afectados informarán sobre la forma y contenidos del PME, identificando las deficiencias y modificaciones necesarias para la viabilidad técnica y jurídica del mismo, que tendrán carácter vinculante y sin cuyo cumplimiento no podrá autorizarse el PME ni podrá realizarse, por tanto, la celebración del evento.

La Junta de Gobierno u órgano en que delegue coordinará los requisitos exigidos para la aprobación de PME por los distintos servicios técnicos y centros directivos municipales competentes según la materia, y refundirlos en un único informe.

d) Los organizadores y promotores del evento adaptarán a la mayor brevedad posible el contenido del PME a las condiciones y prescripciones que formulen los informes municipales para poder obtener la aprobación del PME que les permita, en caso de obtener la autorización municipal oportuna, celebrar el evento.

e) Los organizadores y promotores informarán a las personas que pudieran asistir o participar en el evento sobre los medios de transporte y los itinerarios recomendados para acceder a la sede del mismo y el regreso a su lugar de alojamiento, debiendo facilitar a aquellos que lo deseen la adquisición previa de títulos de transporte público junto o en combinación con el título de acceso al evento o eventos.

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).

g) Los PME que pudieran conllevar riesgos para la seguridad de las personas y de las cosas deberán coordinarse y someterse a la previa aprobación o



conformidad de la Policía Municipal y, en su caso, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

h) Los organizadores y promotores presentarán con la máxima antelación posible, de al menos cinco días laborables antes de la celebración de evento, los documentos del PME actualizados a los requisitos y condiciones municipales exigidos para obtener la autorización del PME junto a la declaración jurada regulada en el apartado 6, como requisitos imprescindibles previos para que pueda aprobarse el PME y, en su caso, autorizarse por el órgano municipal competente la celebración del evento.

1. Los organizadores y promotores asumirán, mediante declaración jurada, la responsabilidad de realizar el evento conforme a lo previsto en el PME autorizado, debiendo sujetarse estrictamente a los requisitos y condiciones municipales y asumir cuantas responsabilidades les correspondan.
2. La validez de la autorización de cualquier PME queda expresamente condicionada a que se produzca, en su caso, la autorización municipal de la celebración del evento.

Artículo 232. *Análisis de Movilidad de eventos de afluencia moderada de personas.*

1. Se somete a la obligación presentación de un Análisis de Movilidad del Evento (en adelante, AME) que obtenga la autorización de la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, la celebración de los siguientes eventos:

a) Los eventos de afluencia moderada que se inicien o finalicen entre las seis y las cero horas con adecuada cobertura del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

b) Los eventos de afluencia neutra que, con carácter excepcional determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue por su especial afección a la movilidad urbana, a la seguridad vial, o por la concentración de personas en un espacio territorial que cumpla los parámetros fijados por aquella.

2. Los AME contendrán los elementos contemplados en los subapartados 1º) a 3º), 9º) a 11º) y 13º) del artículo 231.4.

3. Mediante declaración jurada los promotores asumirán la responsabilidad de la veracidad del contenido del AME y la obligación de efectivo cumplimiento del mismo.

4. Los AME se tramitarán conforme a lo dispuesto en el artículo 231.5.

5. Los organizadores y promotores realizarán el evento conforme a lo previsto en el AME aprobado, sujetándose a los requisitos y condiciones municipales y asumiendo cuantas responsabilidades les correspondan a cuyo efecto deberán presentar la declaración jurada regulada en el artículo 231.6.



6. La validez de la autorización de cualquier AME queda expresamente condicionada a que se produzca, en su caso, la autorización municipal de la celebración del evento.”

8.- Informe preceptivo de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico de la Coordinación General del Ayuntamiento de Madrid:

En fecha 17 de mayo de 2021 se recibe el Informe preceptivo de calidad regulatoria del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 y su preceptiva memoria de análisis del impacto normativo, de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 7.º 1.3 e) y 7.º 1.1 e) 7 del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Coordinación General de la Alcaldía.

El citado informe realiza *“una serie de observaciones de carácter formal con el objeto de mejorar la calidad técnica del anteproyecto, sin que afecten a la legalidad del mismo”*.

En el citado informe se realizan las siguientes observaciones:

Observaciones a la MAIN:

1ª) Observación: Oportunidad. Se observa la necesidad de introducir en el apartado de la MAIN una referencia a la situación producida como consecuencia de la anulación de parte de la OMS por varias sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y a las medidas previstas en el anteproyecto para hacer frente a las consecuencias derivadas de dicha anulación.

Contestación: En la documentación sometida a informe constan varias referencias expresas a la situación creada a resultas de la anulación judicial de la ZBE Madrid Central, tanto en el Preámbulo como en la MAIN al analizar la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.

Se estima la observación y se refuerza la MAIN en el apartado de motivación de la oportunidad de la propuesta normativa, introduciendo en la MAIN los siguientes párrafos al motivar la primera necesidad que satisface la MAIN: la “Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire”:

“6. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 24 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa



comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

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

Asimismo se introduce en el apartado 2.4.1º.a) de la MAIN un nuevo párrafo, el tercero, con el siguiente contenido:

“Dentro de este objetivo se integra el objetivo de evitar que el Reino de España sea sancionado por el procedimiento judicial iniciado por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea como consecuencia de los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, que en caso de que no se lograra a la mayor brevedad posible el cumplimiento de la normativa comunitaria de calidad del aire podría suponer la imposición de multas coercitivas de cuantía millonaria hasta que se produzca el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire fijados por la normativa comunitaria”.

2ª) Observación: Análisis jurídico. Se sugiere que se introduzca en el apartado 2.4 de la MAIN un breve análisis jurídico respecto a la autorización de pruebas piloto, y la adopción de diversos cambios en el régimen sancionador.

Contestación: Se estima parcialmente porque las modificaciones normativas referidas son ya objeto de breve descripción en el preámbulo del anteproyecto, así como en el apartado 2.4 de la MAIN.

No obstante se refuerza dicho análisis con la inclusión de nuevos párrafos, de forma que la redacción de la MAIN quedaría redactada en los siguientes términos:

Respecto a la autorización de pruebas piloto:

“Se da un nuevo contenido al artículo 233 para promover la innovación, el desarrollo tecnológico y la realización de pruebas técnicas en materia de movilidad y transportes para favorecer una movilidad segura, sostenible y conectada, cuyo desarrollo resulte plenamente compatible con el ordenamiento vigente.

En este sentido debe destacarse que el Estado dispone de una incipiente normativa reguladora sobre la innovación, como la Instrucción DGT 15/V-113 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general, que requiere de informe municipal cuando las pruebas o ensayos se realizan en vías urbanas.

Por motivos de seguridad, seguridad vial, protección civil, salud pública, protección de medio ambiente, protección de patrimonio municipal y el carácter limitado del espacio público el artículo 233 somete a autorización previa municipal tanto la realización de experiencias piloto como la circulación de vehículos autónomos, tanto tripulados como no tripulados, por cualquier calle o zona peatonal, por las calles de especial protección para el peatón y por cualquier espacio destinado al tránsito peatonal o la estancia de personas, entre los que se incluirían, por ejemplo, los robots o vehículos autónomos o teledirigidos que realizan entrega de mercancías y DUM en general en algunas ciudades de EEUU y que generan riesgos de seguridad, seguridad vial, accesibilidad universal, aprovechamiento especial del siempre limitado dominio público local para una finalidad económica”.

Respecto a los bancos de prueba regulatorios:

“Se da un nuevo contenido a la disposición adicional cuarta para para establecer la obligación de regulación, mediante ordenanza municipal, de bancos de prueba regulatorios para facilitar la innovación en la movilidad segura, sostenible y comunicada mediante proyectos que, por no disponer de regulación específica en el ordenamiento vigente o requerir la aprobación o modificación de normativas, solo podrán desarrollarse en los términos en los términos y condiciones que reglamentariamente se aprueben conforme a la legislación y reglamentación sobre bancos de prueba regulatorios que resulte aplicable.

La citada disposición no regula los bancos de prueba regulatorios, sino que establece la obligación municipal de aprobar una ordenanza que los regule. El Ayuntamiento de Madrid, a través de órgano municipal competente en materia



de innovación y emprendimiento está ya trabajando en la elaboración de dicha ordenanza.

Por tanto, toda iniciativa de innovación que no encuentre acomodo en la normativa vigente y que requiera disponer de bancos de prueba regulatorios específicos, deberá esperar a la aprobación de la ordenanza referida en la disposición adicional cuarta”.

Respecto a la adopción de diversos cambios en el régimen sancionador:

“6º) Se da una nueva redacción al Libro IV sobre Disciplina viaria para incluir exclusivamente las infracciones en materia de tráfico, circulación y seguridad vial reguladas en la LTSV, y las infracciones en materia de convivencia y protección de patrimonio reguladas en conforme a la LBRL.

7º) Se suprime la regulación de contenidos sancionadores medioambientales que, o bien han sido objeto de regulación específica en las ordenanzas municipal sectoriales en materia de medio ambiente, como la OCAS, o bien no tiene sentido regular en esta ordenanza porque su objeto es el tráfico, la circulación, la seguridad vial y la movilidad y porque las infracciones a la normativa medioambiental se sancionan conforme a la legislación medioambiental estatal o autonómica aplicable. De este modo las infracciones en materia de calidad del aire seguirán sancionándose, como hasta ahora, mediante la aplicación de la LCA, sin que resulte necesario incluir referencias a ello en la OMS que solo generarían una confusión innecesaria al combinar distintas normativas sectoriales.

Por tanto, la supresión de estos contenidos en la OMS no afecta en absoluto al ejercicio de la potestad sancionadora municipal en materia de protección del medio ambiente, dado que conforme al principios de reserva de ley y tipicidad en materia sancionadora, el Ayuntamiento de Madrid sanciona conforme a las infracciones y sanciones tipificadas en la legislación sectorial medioambiental.

8º) Por idéntico motivo se suprimen las referencias al régimen sancionador de la Ley 16/1997, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid porque: la OMS es una ordenanza de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y no de transporte; y porque el régimen sancionador en materia de transporte se rige por lo dispuesto en las citadas Leyes”.



3ª) Observación: Impacto económico. Se sugiere incluir la información relativa a las subvenciones estatales, autonómicas y locales en un anexo en la MAIN para no provocar la impresión de que el impacto económico de Anteproyecto son las subvenciones.

Contestación: Se desestima, por cuanto la MAIN aclara expresamente que las subvenciones municipales, que están vinculadas a la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” para reducir las emisiones contaminantes vinculadas al tráfico rodado motorizado y que son independiente al suponer el ejercicio de la actividad de fomento de la Administración Municipal, constituyen en cierta medida un complemento de las medidas de ordenación permanente del tráfico que establecen restricciones a la circulación y el estacionamiento, así como a la velocidad o a la carga y descarga, adoptadas con la finalidad de proteger la salud mediante la reducción de la contaminación del aire, especialmente de la reducción de dióxido de nitrógeno.

La MAIN en ningún momento sostiene que impacto económico del anteproyecto sean las subvenciones municipales, sino que motiva que el impacto socioeconómico del anteproyecto no puede entenderse dejando de lado las acciones de fomento de la reducción de emisiones contaminantes de NO₂ para la protección de la salud y la mejora de la calidad de aire.

Todas las Administraciones Públicas, la Comunitaria, la Estatal, las Autonómicas y Municipales trabajan para proteger la salud humana mediante la protección de medio ambiente combinando medidas regulatorias, en ejercicio de sus respectivas potestades normativas, medidas de fomento mediante subvenciones e incentivos fiscales y medidas de control y sanción.

4ª) Observación: Apartado de evaluación en el resumen ejecutivo.

El modelo de resumen ejecutivo de las Directrices MAIN no tiene un apartado dedicado al órgano encargado de la evaluación, por lo que debería eliminarse.

Contestación: Se suprime en el resumen ejecutivo de la MAIN el apartado por el que se indicaba que el órgano competente para la evaluación es el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

Igualmente, falta en el resumen ejecutivo la casilla de “Evaluación SI/NO”.

Contestación: Se introduce un apartado en el resumen ejecutivo de la MAIN relativo a la “Evaluación de la norma” en el que se marca la casilla X.

Conforme a las citadas Directrices, en las casillas de las herramientas de evaluación de objetivos y de impactos, no habría que indicar la relación de todos los indicadores, sino precisar la herramienta que se va a utilizar para cada caso. Esto es, se indicaría que para evaluar el objetivo o el impacto “x”, se utilizarán indicadores o se utilizarán fases e hitos.



Contestación: Se desestima, por responder a los criterios aceptados para la evaluación por los Centros Directivos responsables de llevar a cabo la evaluación y porque la herramienta de evaluación específica de cada indicador figura en las fichas específicas recogidas en el apartado 7 de la MAIN.

5ª) Observación: Definición de objetivos. Se sugiere que los objetivos 1 y 3 se redacten en los siguientes términos:

Se sugiere que el objetivo 1 quede redactado en los siguientes términos: “Mejorar la calidad del aire mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión”.

Se estima parcialmente, al sustituirse por: “Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública.”

Se sugiere que el objetivo 3 quede redactado en los siguientes términos: “Incrementar la protección de las personas con movilidad reducida mediante el control de uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida”.

Contestación: Se estima y se modifica a tal efecto la MAIN.

Como consecuencia de estas observaciones se modifica la redacción de los objetivos de evaluación que quedan redactados en los siguientes términos:

“Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, para proteger la salud pública.

Mejorar la seguridad vial.

Incrementar la protección de las personas con movilidad reducida (PMR) mediante el control del uso de las autorizaciones de Tarjetas de Estacionamiento para Personas de Movilidad Reducida (TEPMR).

Impulsar la transformación urbana para lograr una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado”.

6ª) Observación: Indicadores.

En el apartado “meta” de varios indicadores se señala “evolución negativa” sin fijar un valor de referencia. Debería señalarse una meta, por ejemplo, reducción de un 10% anual.

Contestación: Se desestima porque ya se ha incluido valores específicos de referencia en aquellos indicadores en los que se consideraba necesario. Se considera inadecuado fijar un valor específico de referencia en el resto de indicadores por ser objeto de instrumentos de planificación específicos, o por considerar más apropiado su determinación en los oportunos instrumentos de planificación o en los planes de acción de los respectivos gobiernos municipales.

Revisar los indicadores que establecen una periodicidad de 4 años desde la entrada en vigor para determinar si deben tener una periodicidad anual para evaluar la norma, con independencia de que la evaluación se realice a los cuatro años de su entrada en vigor.

Contestación: Se estima, sustituyendo por: “Periodicidad anual, sin perjuicio de que la evaluación se realizará cada 4 años desde la entrada en vigor de la norma”.

Se sugiere revisar la aparente duplicidad de evaluación de objetivos mediante una combinación de indicadores, fases o hitos.

Contestación: Se desestima, por responder a los criterios aceptados para la evaluación por los Centros Directivos responsables de llevar a cabo la evaluación.

Observaciones de técnica normativa.

7ª) Observación: Criterios lingüísticos generales. Cuando aparezcan por primera vez el uso de las siglas, en la parte expositiva o en la parte dispositiva, deberán incluirse entre paréntesis, precedidas de la expresión “en adelante”, y no las siguientes citas. A tal efecto se sugiere que no se cite en el artículo 49.2 la referencia de la cita del AER, porque ya e ha incluido en el artículo 16.a).

Contestación: Se desestima porque se considera que debe incluirse también en el artículo 49.2 porque es el que regula y define qué es el Área de Estacionamiento Regulado, es el precepto que regula materialmente el concepto que se cita mediante sigla para evitar formulaciones largas. A efectos de facilitar el conocimiento de la ordenanza por la ciudadanía se considera relevante mantener la definición de la sigla AER en el artículo 49.2 y la modificación que el anteproyecto da al anexo V de la OMS para definir los acrónimos más relevantes o más intensamente empleados en la citada Ordenanza.



8ª) Observación: Se sugiere la eliminación de paréntesis para realizar aclaraciones en los artículos 177.3 d), 199.2 y 6 y en los puntos 1 b) 1º, 6 a), 8 c), 12 b) y 13 del apartado primero del anexo II.

Contestación: Se estima, suprimiendo los paréntesis en los citados preceptos.

El artículo 177.3.d) queda redactado en los siguientes términos:

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

El artículo 199.2 y 199.6 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

Se suprimen igualmente los paréntesis de los puntos 1 b) 1º, 6 a), 8 c), 12 b) y 13 del apartado primero del anexo II, adaptando la redacción.

9ª) Observación: La LTSV se cita por primera vez en el artículo 6.4, pese a que se cita con siglas en los artículos 6.1 y 6.2.

Contestación: Se estima. Se cita la LTSV íntegramente en el artículo 6.1, mientras que en el artículo 6.4 se cita mediante las siglas LTSV.

10ª) Observación: Personas con movilidad reducida (en adelante, PMR) se cita en el Preámbulo, mientras se emplea en el artículo 170.2, en el 175 y en otros artículos.

Contestación: Se desestima. Por la especial consideración que merecen las personas con movilidad reducida el anteproyecto trata de empelar las siglas PMR en aquellos apartados en cuyo título o apartados previos se ha citado en todos sus términos para evitar la reiteración y la formulación de frases excesivamente largas.

11ª) Observación: IVTM se cita en el artículo 15.1 c) y en el apartado 2 a) de la disposición transitoria primera.



Contestación: Se desestima por la relevancia de la disposición transitoria primera, al objeto de facilitar el conocimiento de la misma a la ciudadanía.

12ª) Observación: Remisiones y citas. Reproducción de preceptos en normas.

Se sugiere definir los VMP en los términos literales empelados por el Anexo II.A del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Contestación: Se estima. A tal efecto se modifica en artículo 175, que se subdivide en dos apartados y que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 175. Concepto.

1. Las referencias a los vehículos de movilidad urbana (VMU) se entienden realizadas a los vehículos de movilidad urbana (VMP).

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

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

13ª) Observación: Criterios generales de realización de citas.

Se sugiere que la cita de normas o actos en las que se empleen citas debe omitirse la a preposición «de» como el artículo determinado que corresponda.

Contestación: Se desestima con objeto de que la ordenanza modificante mantenga la coherencia de la ordenanza modificada conforme lo dispuesto en el apartado 5.º 1.5 de las Directrices. Adicionalmente para facilitar la comprensión por la ciudadanía en la medida en que el empleo de la preposición y el artículo determinado gramaticalmente exigido facilite su conocimiento de la norma.

14ª) Observación: Se sugiere utilizar la cita corta y descendente en determinados preceptos como el 60.7.

Contestación: Se desestima con objeto de que la ordenanza modificante mantenga la coherencia de la ordenanza modificada conforme lo dispuesto en el apartado 5.º 1.5 de las Directrices. Adicionalmente para facilitar el conocimiento y aplicación de la norma por la ciudadanía.



15ª) Observación: No deben incluirse puntos en las citas de los artículos que contienen letras u ordinales.

Contestación: Se desestima para que la ordenanza modificante mantenga la coherencia de la ordenanza modificada conforme lo dispuesto en el apartado 5.º 1.5 de las Directrices. Adicionalmente para facilitar el conocimiento y aplicación de la norma por la ciudadanía.

16ª) Observación: Si la cita se refiere a una serie de preceptos correlativos, deberá quedar claro cuál es el primero y cuál el último de los citados, mediante el uso de expresiones del tipo “ambos inclusive”.

Contestación: Se estima, incluyendo la expresión “ambos inclusive” en los artículos 6.1, 15.1.c). 2º y en los puntos 2 a), 10 a) y 17 b) del anexo III.

17ª) Observación: Economía de cita.

Contestación: Se estima, modificándose los artículos 179.3, 245.2, 3, 4 y 6, 230.1 y 2, 244.4, 6 y 7, 38.2.e), en el apartado tercero del anexo III, en el apartado primero 1.b).1.º y el apartado tercero del anexo IV, para evitar expresiones como “de esta ordenanza” o “de este anexo”.

Se desestima respecto del apartado primero 17.c), apartado tercero, el del anexo III porque se hace referencia en el mismo párrafo al apartado 2.b) de la DT 1ª.

18ª) Observación: Denominación y estructura. Se sugiere la revisión a efectos de sangrías.

Contestación: Se desestima porque el anteproyecto ha hecho un uso muy preciso de las sangrías para facilitar el conocimiento por la ciudadanía de la ordenanza.

19ª) Observación: Preámbulo. Se sugiere suprimir en el Preámbulo “(...) El proceso de audiencia y participación activa de la ciudadanía en la elaboración de esta ordenanza se expone detalladamente en la MAIN.”

Contestación: Se desestima, por el valor esencial de la participación en la elaboración de las disposiciones administrativas de carácter general, por el carácter esencial del preámbulo y por la necesidad de extender a la MAIN, o remitir desde el Preámbulo a la MAIN, la exposición o motivación de determinados aspectos que pueden ser de relevancia para el conocimiento por la ciudadanía, o para el control judicial de la ordenanza, y que por su el carácter limitado de su extensión no pueden ser objeto de un desarrollo suficientemente extenso en el Preámbulo.

20ª) Observación: Título y contenido de los artículos.

Contestación: Se desestima para mantener la estructura de la ordenanza modificada, porque los artículos 99 y 103 no se refieren a repetición de contenidos sino a la estructura de regulación empleada en la OMS, definiendo los requisitos técnicos de cada tipo de reserva dotacional o no dotacional.



21ª) Observación: Enumeraciones.

El artículo 15.1.c) queda redactado en los siguientes términos:

“C) Cámaras dotadas de lector OCR, para controlar el cumplimiento de la normativa de:

- 1.ª Tráfico, circulación, seguridad vial.
- 2.ª Ordenaciones permanentes de tráfico y requisitos medioambientales de circulación de los artículos 21 a 24 ambos inclusive, 195, las disposiciones transitorias primera a tercera ambas inclusive y los anexos III a V ambos inclusive;
- 3.ª Ordenaciones temporales de tráfico de los artículos 25 y 35;
- 4.ª Inspección técnica de vehículos (en adelante, ITV), aseguramiento obligatorio, abono corriente de impuestos como el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (en adelante, IVTM), y tasas;
- 5.ª Estacionamiento con carácter general y del Servicio de Estacionamiento Regulado en particular;
- 6.ª Circulación y estacionamiento en las zonas peatonales, en los carriles bus, en la Red Básica de Transportes (en adelante, RBT);
- 7.ª Ocupación de vehículos en vías o carriles de alta ocupación (VAO);
- 8.ª Reservas y ocupaciones, especialmente de las reservas para personas con movilidad reducida y las de carga y descarga.
- 9.ª Transporte urbano de competencia municipal.

Se emplearán cámaras dotadas de lector OCR:

- 1.ª estáticas, cuando estén instaladas en báculos, postes y otros puntos fijos.
- 2.ª o dinámicas, cuando estén instaladas en los vehículos de control del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) y del Servicio de Apoyo del Control de Estacionamiento (en adelante, SACE).

Se modifica el artículo 35.5 para iniciar todas las letras con una referencia a “los vehículos”.

El artículo 172.2.c) queda redactado como sigue: “El sometimiento del vehículo a mantenimiento preventivo y correctivo.”



Se desestima la modificación de los artículos 201.3.d), 236.2.a), 236.2.f), 236.2.j) y 237.2.g) por resultar inadecuado la atención de la observación formal de la cita respecto al contenido material de los citados preceptos.

Parte final.

22ª) Observación: Disposición adicional quinta de la ordenanza vigente.

Se realiza una observación en relación con la disposición adicional quinta y el artículo 177.

Contestación: Se desestima porque el contenido de la disposición adicional quinta se lleva a los artículos 176 y 177, procediéndose a la supresión de la disposición adicional quinta tal y como refleja el Preámbulo.

Como consecuencia de esta observación se corrige la omisión de reflejar adecuadamente en el artículo único la supresión de la disposición adicional quinta. A tal efecto, el apartado noventa y cinco del artículo único queda redactado en los siguientes términos:

“Noventa y cinco.- Se suprime la disposición adicional quinta, que queda sin contenido”.

Se procede asimismo a reenumerar los apartados siguientes.

23ª) Observación: Disposición final segunda. Interpretación y desarrollo de la ordenanza. Se sugiere incluir en el apartado b) la expresión “que no podrán tener carácter normativo”.

Contestación: Se desestima por resultar innecesario, al tratarse de un contenido establecido por normativa superior que se considera innecesario reproducir en la disposición.

24ª) Observación: Disposición final tercera. Publicación, entrada en vigor y comunicación.

Se estima parcialmente. Se modifica las referencias a los boletines oficiales en las disposiciones finales relativas a la entrada en vigor para realizarse entre comillas. Se da una nueva estructura la disposición, dividiéndose en dos apartados. El apartado primero regula la publicación, entrada en vigor y comunicación, mientras que el apartado segundo regula la entrada en vigor diferenciada de determinados apartados del artículo único en lo relativo a la modificación de determinados preceptos.

“Disposición final tercera. *Publicación, entrada en vigor y comunicación.*



1. De conformidad con lo establecido en el artículo 48.3 e) y f), y en el 54 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de la presente ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación y la ordenanza se publicarán íntegramente en el “Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid” y en el “Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid”.

b) La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el “Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid”.

c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

2. No obstante, entrarán en vigor a los tres meses contados desde el día siguiente al de su publicación:

a) El apartado nueve del artículo único, exclusivamente en lo relativo a la modificación del artículo 23.3.d).3º de la OMS.

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

c) El apartado ochenta y cuatro del artículo único, exclusivamente en lo relativo a la modificación de los artículos 229.2 y 230.2 de la OMS”.

Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencial.

25ª) Observación: Apartado 1. Artículo 6.

En el artículo 6.4 debería añadirse antes de la palabra “constituye” la expresión “previstas en esta ordenanza”.

Contestación: Se estima. El artículo 6.4 queda redactado en los siguientes términos:

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



26ª) Observación: Apartado veintiuno. Artículo 41. Autobuses.

Se modifica el segundo párrafo del artículo 41 para atribuir la competencia a la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

27ª) Observación: Apartado veinticuatro. Artículo 49. Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía.

Se desestima la sugerencia de llevar el contenido del segundo párrafo del apartado 1 a una disposición final, porque el contenido del artículo 49.1 no es objeto de modificación y porque no se trata de un mandato para aprobar una nueva norma sino que establece criterios que ya se han aplicado para la aprobación de la OFSER. Se entiende que la observación relativa al artículo 55.5 se refiere al artículo 52.2.e) y que no puede ser estimada por los mismos motivos expuestos respecto al segundo párrafo del artículo 49.1.

Se estima la atribución competencial a la Junta de Gobierno de la facultad excepcional de suspensión del SER y a tal efecto se da la siguiente redacción al artículo 49.9:

“Artículo 49.9. La Junta de Gobierno o el órgano en que delegue podrá, por motivos de seguridad, de seguridad vial, de protección de la integridad de los espacios públicos y privados y del patrimonio de las Administraciones Públicas, en los términos previstos en el artículo 25, o en razones de protección medioambiental en los términos previstos en el artículo 35, por razones de salud pública, protección civil, para garantizar el ejercicio del derecho a votar en los procesos electorales o como consecuencia de trabajos de ordenación y ejecución de obras en el espacio viario, suspender completa o parcialmente la aplicación del régimen general de funcionamiento de dicho servicio en la totalidad o en parte de su ámbito territorial, ya sea de oficio o a solicitud de otro órgano administrativo municipal fundada en los motivos de interés general habilitantes de su competencia.

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

28ª) Observación: Apartado veinticinco. Artículo 50. Categorías de uso.

Se da la siguiente redacción al séptimo párrafo del artículo 50.3.a):

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



29ª) Observación: Apartado veintiséis. Artículo 52. Autorización de estacionamiento.

En el artículo 52.4 se sustituye el término “el expediente” por “el procedimiento”.

Se desestima llevar el contenido de artículo 52.5 a una disposición adicional. Se trata de un contenido ya vigente y que no es objeto de modificación material.

30ª) Observación: Apartado veintiocho. Artículo 55. Ámbitos diferenciados.

En el artículo 55.2 se sustituye el término “acto” por “acuerdo”.

31ª) Observación: Apartado treinta y cinco. Artículo 60. Régimen de establecimiento y utilización.

Se sugiere modificar el carácter preceptivo del informe preceptivo regulado en el artículo 60.7.

Contestación: Se desestima porque la finalidad del carácter preceptivo es garantizar la unidad de criterio en todo el término municipal en la creación de reservas de carácter excepcional no previstas en la OMS.

Nótese en este sentido que en ningún momento se condiciona la decisión de órgano alguno porque los distritos no son competentes para autorizar reservas que no pertenezcan a las categorías de reservas expresamente reguladas en los apartados 3 y 5 del artículo 59.

Lo que regula el artículo 60.7 es la posibilidad de que un distrito pueda advertir la necesidad de atender, en su caso, una solicitud de reserva no incluida en ninguna de las categorías reguladas en la OMS. Si tal circunstancia se diera, el distrito podría plantearlo al órgano municipal competente en materia de planificación de la movilidad para que éste decida si puede, o no autorizarse, con carácter excepcional y temporalmente limitado como una experiencia piloto cuya valoración podría dar lugar a la desestimación de la solicitud de reserva, o incluso a la futura modificación de la OMS para regular un nuevo tipo de reserva.

32ª) Observación: Apartado sesenta y tres. Artículo 177. Circulación de Vehículos de Movilidad Personal.

Se modifica el segundo párrafo del artículo 177.1.d) que queda redactado en los siguientes términos para ofrecer mayor seguridad jurídica:

“(..) 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”.

Se desestima la observación relativa a la regulación del uso de “casco homologado o certificado”, respecto a los artículos 167.2, 172.2 a), 176.6, 177.4, 179, 235.1 j) y la disposición adicional quinta), porque actualmente no existen cascos homologados para

motocicletas, no para bicicletas y VMP, para los que solo existen cascos certificados. Mientras se adopta la normativa comunitaria de homologación se aplica la normativa comunitaria de certificación.

33ª) Observación: Apartado sesenta y cinco. Artículo 179. Uso para actividades económicas.

Se estiman parcialmente las observaciones relativas al artículo 179.1.d) que queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 179.1.d).** Cuando excedan del máximo de dos personas y guía su circulación se somete a la obligación de obtener autorización expresa municipal previa que, en caso de obtenerse, habilite para realizar un itinerario concreto un número ilimitado de veces con hasta un máximo de ocho personas y guía. Para la obtención de la citada autorización la persona solicitante deberá presentar la siguiente documentación:

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

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

3ª) Propuesta de itinerarios y horarios.

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

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

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

Se estima dar la siguiente redacción al artículo 179.3:

“Artículo 179.3. La publicidad de los VMP regulados en los apartados 1 y 2 se registrará por lo dispuesto en la ordenanza en materia de publicidad exterior”

34ª) Observación: Apartado setenta y dos. Artículo 192. Requisitos para circulación y estacionamiento.



Se estima. Se corrige la cita normativa de artículo 192.1.b) que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 192.1.b). Deberán estar homologados y cumplir los requisitos establecidos en el RGV. Las bicicletas y otros ciclos deberán cumplir, además, los requisitos establecidos para su comercialización y puesta en servicio por el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre”.

35ª) Observación: Apartado ochenta y tres. Artículo 228. Multas coercitivas.

Se estima con ligeras modificaciones. Se sustituye acuerdo por resolución en el apartado 1 y el contenido del apartado 3 se subdivide en los apartados 3 y 4, de forma que el contenido del apartado 4 pasa a ser el 5. A tal efecto se da la siguiente redacción al artículo 228:

“Artículo 228. Multas coercitivas.

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

36ª) Observación: Apartado ochenta y cinco. Artículo 231. Planes de Movilidad de eventos de afluencia masiva de personas.