Ordenanzas municipales

Modificación de 30 de noviembre de 2010 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005

Disposición no vigente

Versión: Última actualización publicada el 26/09/2014

Identificador: ANM 2014\81

Tipo de Disposición: Ordenanzas municipales

Fecha de Disposición: 30/11/2010

Permalinks:
- https://sede.madrid.es/eli/es-md-01860896/odnz/2010/12/16/(1)/con/20140926/spa/html
- https://sede.madrid.es/eli/es-md-01860896/odnz/2010/12/16/(1)/con/20140926/spa/pdf

Afecta a:
- Modifica artículos 1, 8, título del capítulo II (título I), artículos 18, 19, 20, 23.1 y 2, 24.1, 2, 5 y 6, 27, 36.2, 37.7, título del capítulo II (título II), artículos 39, 42.1, 56, 62, 63.2 y 4, 65.1, 66.1, 68, 71, 74, 75, 78, 86, nombre del título VI, artículos 89, 90, título del capítulo II (título VI), artículos 91, 93, 94, 95, 98.4, 99, 101 y 109; añade artículos 12 bis, 39 bis, 39 ter, 39 quáter, 39 quinquies, 39 sexies, 42.4, 56.20, 65.7, 86 bis, 86 ter, 98.5 y anexo; y suprime artículos 72, 102 a 108, 110, 111, 112 y disposición transitoria tercera de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005. ANM 2018\108

Jurisprudencia:
- Anulado artículo 99 d) por la Sentencia 2757/2014 del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Cuarta, de 24 de junio de 2014. ES:TS:2014:2757. Fecha de firmeza: 26/09/14

Modificación de 30 de noviembre de 2010 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con fecha 26 de septiembre de 2005, fue aprobada por el Pleno la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid. Durante este periodo de vigencia, se han aprobado varias disposiciones normativas de superior rango que inciden de manera importante en la regulación contenida en la Ordenanza de Movilidad y obligan a su reforma mejorando la sistemática jurídica e incorporando novedades en su regulación necesarias como el uso de la bicicleta con el firme impulso del Ayuntamiento como medio de transporte alternativo al uso del vehículo privado y complementario del transporte público colectivo; Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y por último, la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes, para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

La Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid en su capítulo IV del título III, desarrolla la competencia que en materia de ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas atribuye a los municipios el artículo 25.2 b) de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local y asimismo, concreta la competencia prevista en el artículo 7 del RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Varios son los preceptos de la Ordenanza de Movilidad en los que es necesario abordar una reforma tras la aprobación de la Ley 22/2006:

a) Artículo 1, en el que se recoge la enumeración de normas que fundamentan la competencia del Ayuntamiento para aprobar la Ordenanza de Movilidad; la reforma de este artículo consiste en incluir dentro de esa enumeración la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

b) Artículo 71, que hace referencia a las operaciones de carga y descarga; el artículo 39 de la Ley 22/2006 atribuye al Ayuntamiento de Madrid la competencia para regular el uso de las vías y espacios urbanos con la finalidad de armonizar usos como el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y hacerlos compatibles con la garantía de la seguridad vial, la movilidad, la fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados. Dentro de estos distintos usos que se enumeran en la citada ley, la regulación de la carga y descarga pretende garantizar fundamentalmente la compatibilidad entre el estacionamiento y la fluidez del tráfico con la protección del medio ambiente y la protección de los espacios públicos.

Para dar cumplimiento a este objetivo se procede a la reforma de este artículo en dos aspectos: concretar la duración máxima durante la que podrán utilizarse las reservas de carga y descarga, así como determinar los vehículos que podrán hacer uso de las mismas.

c) Artículo 86, que exige una autorización especial para la circulación por las vías municipales de aquellos vehículos que superen determinadas masas y dimensiones; lo que se pretende con las limitaciones a la circulación de este tipo de transportes, al igual que en el caso anterior, es garantizar la protección del medio ambiente y la integridad de los espacios públicos y privados y la seguridad vial, regulándose de forma detallada los distintos tipos de autorizaciones y la documentación que deben aportar los interesados. Además de modificarse el artículo 86, se introducen dos nuevos preceptos, el artículo 86 bis, en el que se regulan los vehículos que necesitan acompañamiento policial y el artículo 86 ter, en el que se enumera la documentación que deberá adjuntarse a la solicitud de autorización.

d) Artículo 95, que atribuye al Alcalde u órgano en quien delegue la competencia para la imposición de las sanciones, mientras que el artículo 17.1 k) de la Ley 22/2006, atribuye la potestad sancionadora a la Junta de Gobierno, aunque con la posibilidad de delegación o desconcentración, en alguno de sus miembros, en los demás concejales, y en su

caso en los órganos directivos, se trata de adaptar, por lo tanto el citado artículo a la distribución de competencias que lleva a cabo la Ley 22/2006.

La segunda norma que afecta a la actual Ordenanza de Movilidad, y que determina la necesidad de su modificación es la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, según el preámbulo de la misma, su objetivo es abordar una reforma integral del procedimiento sancionador para resolver los fallos que se han detectado en el mismo, tales como: excesiva dilación en el tiempo, desconocimiento del ciudadano sobre si está incurso en algún procedimiento sancionador, abordar el problema de la identificación de los conductores cuando no puede realizarse en el momento de la comisión de la infracción.

Otra de las razones que justifican la reforma del procedimiento sancionador y que afecta directamente a la Administración municipal, es la diversidad de Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico, y así se pone de manifiesto en el preámbulo de la Ley 18/2009 al decir que *"la ley unifica criterios en la idea de que el conductor tenga siempre presente que su comportamiento contrario a la norma, con independencia del lugar en que se cometa la infracción y de la Administración competente, va a recibir el mismo reproche jurídico"*.

La Ley 18/2009, ha determinado por tanto la necesidad de reformar todos los preceptos de la Ordenanza de Movilidad que hacen referencia a las infracciones, sanciones, medidas provisionales y procedimiento sancionador.

a) Artículo 12 bis; la necesidad de añadir este artículo es consecuencia de la introducción por la Ley 18/2009, del artículo 9 bis en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en el que se establece la obligación del titular del vehículo, de facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida la infracción.

b) Artículos 19, 23, 24, 27, 42, 89, 90, 91, 93, 94, 98, 99, 101 y 102; en todos ellos la reforma que se propone consiste en adaptar su contenido a las previsiones que sobre las materias que regulan se contiene en la Ley 18/2009.

c) Artículos 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112; en este caso la reforma consiste en la supresión de estos artículos, dado que hay razones de economía normativa que se han abierto paso decisivamente para propiciar que las determinaciones estrictamente procedimentales que sean, además, de aplicación en todo el territorio nacional, queden fuera de la ordenanza y se sustituyan por la remisión a la normativa del Estado, puesto que carece de sentido que la ordenanza contenga normas articuladas destinadas a no ser aplicadas jamás como normas municipales. Por tanto se propone la supresión de las normas de procedimiento sancionador del título séptimo de la Ordenanza de Movilidad. La decisión cobra tanto más sentido cuando algunos de los instrumentos clave del nuevo procedimiento sancionador de tráfico, como por ejemplo, el tablón de anuncios electrónico, son de plena responsabilidad estatal aunque desplieguen plenos efectos en todas las Administraciones públicas con competencia en la materia. A esta circunstancia se une el hecho de que la entrada en vigor de esta importantísima reforma va a ser gradual y se extenderá a lo largo de dos años, lo que hace aún más conveniente que esta cuestión quede fuera de la Ordenanza de Movilidad, para evitar la necesidad de un reiterado y estéril proceso de actualización permanente.

d) Artículo 109; debido a que la Ley 18/2009, introduce modificaciones significativas en el artículo 67 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, siendo destacable por ejemplo, que en el caso de las infracciones graves y muy graves se determina una multa por un importe fijo, a diferencia de lo que se estaba aplicando hasta este momento, se ha considerado necesario reformar este artículo de la Ordenanza de Movilidad, de tal forma que en el mismo se produzca una remisión a las sanciones que se determinan en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, ya que como se ha expuesto anteriormente el espíritu de la reforma llevada a cabo por la Ley 18/2009 es unificar criterios, de tal forma que un comportamiento contrario a la citada normativa, con independencia de la Administración competente, reciba el mismo reproche jurídico.

e) Artículo 62, en el que se regula el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas, ya sean motocicletas, ciclomotores o bicicletas; se trata de adaptar la regulación contenida en este artículo a la reforma del artículo 39.2 e) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En tercer lugar, dentro de ese bloque de normativa estatal que ha determinado la necesidad de reformar la Ordenanza de Movilidad, se encuentran la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes, para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. El precepto que queda afectado por esta norma es el artículo 68, en el que se regulan los distintivos de residentes. La reforma consiste en suprimir la exigencia de documentos originales o copias compulsadas y revisar, y reordenar toda la documentación exigida en el mismo, a efectos de contribuir a la simplificación de los procedimientos y a la supresión de requisitos no justificados, en consonancia con los principios recogidos en la normativa referida.

No solo queda afectada la ordenanza por la normativa estatal enumerada anteriormente, sino también por la propia normativa municipal, nos estamos refiriendo con ello a la aprobación con fecha 27 de febrero de 2009, de la Ordenanza de Limpieza de los Espacios Públicos y Gestión de Residuos, en cuyo artículo 43 regula de forma detallada la instalación de contenedores en la vía pública, lo que determina la necesidad de reformar el artículo 74 de la Ordenanza de Movilidad; la reforma consiste en suprimir la regulación sobre las condiciones para la instalación de contenedores remitiéndose a la normativa municipal que regula esta materia, manteniéndose únicamente la regulación sobre los horarios para poder realizar las operaciones de sustitución de los contenedores.

Existen algunas materias reguladas en la Ordenanza de Movilidad, respecto de las cuales no se va a modificar el régimen jurídico aplicable actualmente, sino que se trata de mejorar la sistemática jurídica y recoger en la ordenanza toda la regulación sobre las cuestiones relacionadas con la ordenación del tráfico y la seguridad vial, evitando así la dispersión normativa. Es el caso de la delimitación del ámbito espacial de aplicación de la zona de estacionamiento regulado que, estando ya recogido en la disposición aprobada por acuerdo plenario de 22 de diciembre de 2008, de *"modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento Regulado"*, se incorpora como anexo en la ordenanza.

Por último cabe destacar, la modificación del capítulo II del título II de la ordenanza, que hasta el momento se denominaba *"Otros vehículos"*. Se modifica la denominación del capítulo pasando a ser *"Bicicletas y otros vehículos"* y se añaden cuatro nuevos artículos 39 bis, 39 ter, 39 quáter, 39 quinquies, en los que se regula la circulación de las bicicletas de acuerdo con lo que se dispone sobre esta materia en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Con esta nueva regulación, se pretende cumplir uno de los objetivos de la política municipal en materia de movilidad; el impulso de medios de transporte alternativos como la bicicleta, que cada vez tiene un mayor peso en las políticas municipales, dado que nos encontramos ante una materia que afecta a cuestiones tan importantes como la movilidad, las infraestructuras, el medio ambiente, la educación, el deporte.

Para dar cumplimiento a este objetivo se han llevado a cabo diversas actuaciones, entre las que podemos destacar la elaboración del Plan Director de Movilidad Ciclista, en el que se prevén un conjunto de acciones que persiguen los beneficios que supondría el incremento del uso de este medio de transporte; la recuperación y revitalización de la ciudad, la generación de hábitos saludables en todas las edades, la disminución de emisiones contaminantes y de ruido, y la racionalización y eficiencia de la movilidad.

Dentro de las acciones recogidas en el Plan Director de la Movilidad Ciclista se encuentra la necesidad de adaptar las ordenanzas municipales, dado que hasta el momento las mismas no reflejan esta realidad creciente, llevando a cabo una regulación más detallada del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas. La introducción de este nuevo capítulo II en el título II, no es más que la ejecución de las previsiones contenidas en este plan director, y en definitiva de las políticas municipales dirigidas al impulso de otros medios de transporte alternativos.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.*

La Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid queda modificada como sigue:

Uno.- Se modifica el artículo 1, que queda redactado del siguiente modo:

"De conformidad con lo dispuesto en los artículos 39 de la Ley 22/2006 de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, y 7 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se dicta la presente ordenanza, cuyo objeto se expresa en el artículo 2.

En aquellas materias no reguladas expresamente por la ordenanza, o que regule la autoridad municipal en virtud de la misma, se aplicará el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo y sus reglamentos de desarrollo".

Dos.- Se suprime el párrafo segundo del artículo 8.

Tres.- Se modifica la denominación del capítulo II del título I, quedando del siguiente modo:

"Obligaciones de los titulares de vehículos y normas generales de conductores y usuarios de la vía".

Cuatro.- Se incluye un nuevo artículo 12 bis con la siguiente redacción:

"El titular de un vehículo tiene obligación de facilitar a la Administración municipal la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores.

Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración municipal cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

Asimismo, el titular del vehículo tiene también la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente".

Cinco.- Se modifica el párrafo primero del artículo 18, que queda redactado del siguiente modo:

"Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo "quad" deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente".

Seis.- Se añade un párrafo en el artículo 19 con la siguiente redacción:

"Asimismo, el conductor deberá verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación".

Siete.- Se añade un párrafo en el artículo 20 con la siguiente redacción:

"Los conductores de vehículos motorizados que quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretende adelantarla. Así mismo, cuando estén

circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 5 metros".

Ocho.- Se modifica el apartado 1 del artículo 23, que queda redactado del siguiente modo:

"1. Transportar un número de personas superior al autorizado o acomodarlas de forma que se dificulte la visibilidad del conductor o su capacidad de maniobra o que vulnere lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación. Cuando el exceso de ocupantes sea igual o superior al 50 por cien sobre lo autorizado, excluido el conductor, la infracción tendrá la consideración de grave".

Nueve.- Se modifica el apartado 2 del artículo 23, que queda redactado del siguiente modo:

"Circular incumpliendo las disposiciones del Reglamento General de Circulación referentes al uso del cinturón de seguridad y demás dispositivos de retención en relación con la edad y estatura de los pasajeros. La utilización de los cinturones de seguridad y dispositivos de retención homologados en los vehículos taxi cuando estén de servicio se ajustará, igualmente, a lo establecido en dicho reglamento. Asimismo, la utilización de los cinturones de seguridad en los vehículos destinados al transporte escolar y de menores vendrá determinada por lo establecido en su reglamentación específica".

Diez.- Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactado del siguiente modo:

"1. Utilizar manualmente durante la conducción pantallas visuales incompatibles con la atención permanente a la misma, navegadores, dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación.

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor del vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a Internet, monitores de televisión y reproductores de imágenes.

Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras. Igualmente se exceptúa de dicha prohibición la utilización de dichos medios por los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas".

Once.- Se modifica el apartado 2 del artículo 24 que queda redactado del siguiente modo:

"2. Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente a la conducción".

Doce.- Se modifica el apartado 5 del artículo 24, que queda redactado del siguiente modo:

"5. Circular con motocicleta sin la luz de cruce obligatoria".

Trece.- Se modifica el apartado 6 del artículo 24, que queda redactado del siguiente modo:

"6. Instalar inhibidores de radar en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico".

Catorce.- Se modifica el artículo 27, que queda redactado del siguiente modo:

"Se prohíbe conducir vehículos con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan y, en todo caso, bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos".

Quince.- Se modifica el apartado 2 del artículo 36, que queda redactado del siguiente modo:

"2. Circular por el arcén sin razones de emergencia debidamente justificadas, salvo que se trate de bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida, o exista señalización específica que lo autorice".

Dieciséis.- Se modifica el apartado 7 del artículo 37, que queda redactado del siguiente modo:

"7. En las intersecciones a nivel, estén o no semaforizadas y bifurcaciones, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado, acondicionado y señalizado para permitir la maniobra. Se exceptúan de este supuesto las intersecciones de circulación giratoria o glorietas".

Diecisiete.- Se modifica la denominación del capítulo II del título II que pasa a ser "Bicicletas y otros vehículos".

Dieciocho.- Se modifica el artículo 39, que queda redactado del siguiente modo:

"Las bicicletas deberán tener un timbre, y para circular de noche o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

En caso de bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años, en un asiento adicional, o en un remolque homologado para el transporte de personas, utilizando casco en ambos casos".

Diecinueve.- Se incluyen cinco nuevos artículos en el capítulo II, con la siguiente redacción:

"Artículo 39 bis.

En la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril. En las vías con más de un carril circularán siempre por el carril de la derecha. De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán en las mismas condiciones por el carril contiguo al reservado, salvo que la señalización permitiera circular por ellos. Si el carril reservado estuviera en zona de pendiente desfavorable donde las bicicletas puedan encontrarse entre los tráficos de autobuses y vehículos en una situación incomoda y peligrosa, los carriles tendrán una sección mínima de 4,5 metros y la circulación de bicicletas se realizará lo más próximo posible a la derecha. Estará prohibida en estos carriles la circulación de varios ciclistas en paralelo.

Las bicicletas solo podrán circular por el carril de la izquierda si han de realizar un giro a la izquierda.

Las bicicletas en la calzada, disfrutarán y respetarán las prioridades de paso previstas en las normas de tráfico, siempre que no haya una señalización específica en contrario.

Excepcionalmente, y cuando así se indique mediante la señalización específica, estará permitida la circulación de bicicletas en sentido contrario.

En aquellos carriles que se hayan señalizado específicamente con un límite de velocidad máxima de 30 Kilómetros/hora para facilitar la coexistencia de bicicletas y vehículos motorizados, estos últimos habrán de adaptar su velocidad a la de la bicicleta, no permitiéndose los adelantamientos a las bicicletas dentro del mismo carril de circulación.

Artículo 39 ter.

Salvo en las zonas habilitadas al efecto, se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales.

En aquellas vías o espacios públicos especialmente acondicionados para la circulación de vehículos y peatones en los que los peatones tienen siempre la prioridad, los vehículos deberán adaptarse a la velocidad de los viandantes y no realizarán maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones o incomodar su circulación o su estancia en el espacio público. En caso de que el vehículo sea una bicicleta, si la distancia entre el ciclista y los peatones no puede ser como mínimo de 1 metro, el ciclista deberá descender de su vehículo y circular andando, de forma que se garantice la seguridad de los peatones.

Artículo 39 quáter.

En las aceras-bici, los peatones tendrán siempre preferencia de paso para atravesarlas transversalmente, debiendo el ciclista, en todo caso, adaptar su velocidad para que los peatones que hayan iniciado el cruce puedan completarlo con seguridad. En cualquier caso, los peatones deberán cerciorarse de que la distancia y velocidad de las bicicletas que se aproximen les permitan cruzar con seguridad.

En los carriles-bici, la prioridad de paso es de las bicicletas, solo se podrán atravesar transversalmente y preferentemente por los pasos de peatones señalizados al efecto. En el caso de atravesar el carril-bici fuera de los mismos, los peatones deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

En el caso de no disponer de semáforo específico, las bicicletas que circulen por un carril-bici o por una acera-bici, deberán respetar los semáforos existentes en la vía.

Artículo 39 quinquies.

En los pasos específicos para ciclistas no semaforizados, estos tendrán prioridad sobre los demás vehículos, aunque deberán atravesarlos a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos y peatones.

Artículo 39 sexies.

Se prohíbe por cualquier zona de la vía pública, conducir animales o vehículos de tracción animal sin observar las precauciones establecidas en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico y en el Reglamento General de Circulación".

Veinte.- Se modifica el apartado 1 del artículo 42, que queda redactado del siguiente modo:

"1. Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas".

Veintiuno.- Se añade el apartado 4 en el artículo 42, con la siguiente redacción:

"4. Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos".

Veintidós.- Se renumera el apartado 20 del artículo 56 que pasa a ser el 21, y se añade un nuevo apartado numerado como 20 con la siguiente redacción:

"20. En los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios".

Veintitrés.- Este apartado queda sin contenido como consecuencia de la aceptación de una enmienda del Grupo Municipal de Izquierda Unida, aprobada por unanimidad en la sesión de la Comisión Permanente Ordinaria de Seguridad y Movilidad, celebrada el día 22 de noviembre de 2010.

Veinticuatro.- Se modifica el artículo 62, que queda redactado del siguiente modo:

"Los vehículos de dos ruedas, ya sean motocicletas, ciclomotores o bicicletas, estacionarán en los espacios específicamente reservados al efecto. En el supuesto de que no los hubiera, siempre que esté permitido el estacionamiento, podrán estacionar en la calzada junto a la acera en forma oblicua a la misma y ocupando una anchura máxima de 2 metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.

No se autoriza el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores en estacionamientos destinados a bicicletas y viceversa. En los espacios específicamente reservados para el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores, queda prohibido el estacionamiento de vehículos de cuatro ruedas, salvo que exista señalización específica que lo permita.

Cuando no sea posible el estacionamiento en calzada o en los espacios reservados previstos anteriormente, los vehículos de dos ruedas podrán estacionar en las aceras, andenes y paseos de más de 3 metros de ancho con las siguientes condiciones:

1. Paralelamente al bordillo, lo más próximo posible al mismo, cuando las aceras, andenes o paseos tengan una anchura inferior a seis metros. En ningún caso se permitirán dos líneas de estacionamiento en la acera.

2. Entre los alcorques, si los hubiera, siempre y cuando el anclaje del vehículo no se realice en los árboles u otros elementos vegetales. En caso de existir más de una alineación de árboles en la acera, únicamente se podrá estacionar entre los alcorques más próximos al bordillo.

3. En semibatería o en ángulo, cuando las aceras, andenes o paseos tengan una anchura superior a 6 metros.

4. Fuera de los tramos de acera que coincidan con una reserva señalizada para persona de movilidad reducida, carga y descarga, sin obstaculizar paradas de transporte público o pasos de peatones, así como en zonas señalizadas con prohibición de estacionamiento o parada por motivos de seguridad.

5. En el caso de que exista acera-bici, el ancho mínimo disponible se contará desde el límite interior de la acera-bici a fachada.

El acceso a las aceras, andenes y paseos se realizará con diligencia. Únicamente se podrá utilizar la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera.

No podrá estacionarse este tipo de vehículos en plazas, zonas ajardinadas, calles de prioridad peatonal o calles peatonales, salvo señalización en contrario.

Queda prohibido el estacionamiento de motocicletas y bicicletas privadas en los espacios destinados al estacionamiento de bicicletas públicas.

No se podrá estacionar este tipo de vehículos anclados al mobiliario urbano, ni sobre tapas de registro y servicios.

Los estacionamientos de motocicletas y ciclomotores de más de dos ruedas se regirán por las normas generales de estacionamiento".

Veinticinco.- Se modifica el apartado 2 del artículo 63, que queda redactado del siguiente modo:

"La Zona de Estacionamiento Regulado es la comprendida en el ámbito espacial delimitado en el anexo.

El horario en que está limitada la duración del estacionamiento en dicha zona es el siguiente:

Lunes a viernes, no festivos: de 9:00 a 20:00 horas.

Sábados: de 9:00 a 15:00 horas.

Mes de agosto (de lunes a sábado, no festivos): de 9:00 a 15:00 horas.

Domingos y festivos: sin limitación".

Veintiséis.- Se modifica el apartado 4 in fine del artículo 63, quedando redactado del siguiente modo:

"El exceso abonado no se tendrá en cuenta a los efectos prevenidos en los artículos 89.13 y 61.10".

Veintisiete.- Se modifica el apartado 1 del artículo 65, que queda redactado del siguiente modo:

"1. Las motocicletas, ciclos, bicicletas y ciclomotores, excepto los cuatriciclos ligeros y los ciclomotores de tres ruedas".

Veintiocho.- Se añade un nuevo apartado en el artículo 65:

"7. Los vehículos que no sean de combustión interna (eléctricos, de pila de combustible o de emisiones directas nulas) y cualesquiera otros vehículos de similares características que se determinen en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas zonas de la capital, siempre que exhiba, en lugar visible, el distintivo que los acredita como tales, expedido por el Ayuntamiento de Madrid".

Veintinueve.- Se modifica el último párrafo del apartado 1 del artículo 66, que queda redactado del siguiente modo:

"No tendrán la consideración de residentes las personas que sean adjudicatarias de una plaza de estacionamiento en aparcamientos de residentes, o de uso mixto, excepto cuando sean titulares de más de un vehículo, en cuyo caso se facilitarán distintivos para el exceso de vehículos siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 68.1".

Treinta.- Se modifica el artículo 68, que queda redactado del siguiente modo:

"Los distintivos de residentes se otorgarán con validez de un año o por meses naturales de acuerdo con las siguientes normas:

1. Se otorgará al titular un único distintivo por vehículo. En el supuesto de poseer más de un vehículo podrá otorgarse distintivo adicional para cada uno de ellos, cuando el titular conviva con su cónyuge, parientes en primer grado de consanguinidad o parejas de hecho inscritas en el registro correspondiente en el mismo domicilio y que posean permiso de conducción. El número máximo de distintivos a conceder coincidirá con el de permisos de conducción que se posean.

2. Los residentes interesados, previa acreditación de identidad, deberán solicitar expresamente el distintivo y abonar la tasa correspondiente aportando los siguientes documentos:

En el supuesto de residentes permanentes en la zona de regulación, se comprobará informáticamente que el domicilio de empadronamiento del residente titular del vehículo coincide con el que conste en los ficheros de la Dirección General de Tráfico sobre permisos de circulación.

En el supuesto de personas físicas que tuvieran la disponibilidad del vehículo, mediante contrato de "leasing" o "renting" suscrito a su nombre, deberán aportar copia del contrato.

En el supuesto de personas que tuvieran la disponibilidad del vehículo, mediante contrato de "leasing" o de "renting" suscrito a nombre de una empresa, deberán aportar el contrato y la póliza del seguro del vehículo,

debiendo constar en ambos documentos como conductor habitual el solicitante y declaración suscrita por el representante legal de la empresa en que preste sus servicios y en la que se manifieste la adscripción del vehículo a su persona.

En el supuesto de que el vehículo fuera propiedad de una empresa, y no estuviera adquirido por los sistemas referidos en el párrafo anterior, deberán aportar la póliza del seguro del vehículo en el que conste el solicitante como conductor habitual y certificación de la empresa propietaria en la que preste sus servicios, donde conste la adscripción del vehículo al referido solicitante, y su utilización como percepción en especie.

En el supuesto de distintivos adicionales cuando el titular conviva con su cónyuge o parientes en primer grado de consanguinidad, deberá aportar fotocopia del libro de familia acreditando tal condición. En el caso de parejas de hecho, acreditación de figurar inscritas como tales en el registro correspondiente.

En el supuesto de residentes fuera de la Comunidad de Madrid, limitada la obtención a un único distintivo no renovable en la misma condición, además de los documentos referidos según la forma de disposición del vehículo, deberán aportar fotocopia del certificado de empadronamiento del lugar de origen y justificación documental correspondiente al domicilio en que transitoriamente viva el interesado acreditativa de su residencia temporal".

Treinta y uno.- Se modifica el apartado 1 del artículo 71, que queda redactado del siguiente modo:

"1. Las reservas de carga y descarga solo pueden ser utilizadas por vehículos comerciales o industriales, cuando se encuentren efectuando operaciones de carga y descarga de mercancías en la vía pública.

A los efectos previstos en el párrafo anterior se entiende por vehículo industrial o comercial, los vehículos clasificados de conformidad con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos como camión, furgón/ furgoneta, derivado de turismo y vehículo mixto adaptable, además de las bicicletas provistas de remolque de carga, siempre y cuando la persona física o jurídica titular o arrendataria del vehículo figure en situación de alta en el Impuesto de Actividades Económicas".

Treinta y dos.- Se incluye un apartado 2 en el artículo 71 con la siguiente redacción:

"2. El vehículo que vaya a realizar labores de carga y descarga estacionará en los lugares reservados al efecto. En el supuesto de que no hubiera reserva en un radio inferior a 100 metros el vehículo estacionará junto al borde de la acera o en lugares donde no se produzca perturbación en la circulación y, en ningún caso, la interrupción de la misma. El tiempo máximo para la realización de labores de carga y descarga, queda limitado a 30 minutos. Con carácter excepcional y siempre motivadamente, se podrá modificar el citado límite, debiendo ser indicado en las señales afectadas e incluyendo el tiempo que se estime necesario".

Treinta y tres.- Se incluye un apartado 3 en el artículo 71 con la siguiente redacción:

"3. El horario habilitado para la realización de las operaciones de carga y descarga se fijará en la señalización correspondiente, pudiendo establecerse un horario diferenciado para los distintos tipos de vehículos, en función de sus mayores o menores emisiones contaminantes".

Treinta y cuatro.- Se renumeran los apartados 2, 3 y 4 como 4, 5 y 6 del artículo 71.

Treinta y cinco.- Se modifica el último párrafo del artículo 71, que queda redactado del siguiente modo:

"La regulación del tiempo de estacionamiento en las reservas de carga y descarga podrá realizarse mediante la expedición del correspondiente tique o cualquier otro medio análogo de control. En caso de que el control

se realice mediante tique, los aparatos expendedores de los mismos se ubicarán en el situado más próximo posible a la reserva de carga y descarga".

Treinta y seis.- Se suprime el contenido del artículo 72.

Treinta y siete.- Se modifica el artículo 74, que queda redactado del siguiente modo:

"La instalación de contenedores y sacos de residuos de construcción y demolición en la vía pública, se sujetará a lo establecido en la normativa municipal correspondiente.

Las operaciones específicas de instalación, retirada, cambio o sustitución de estos contenedores y sacos, solo podrán realizarse en días laborables, en el periodo comprendido entre las 08:00 y las 22:00 horas de lunes a viernes y entre las 09:00 y las 21:00 los sábados.

No obstante lo anterior, en la Red Básica de Transportes, estas operaciones no podrán efectuarse los días laborables en el periodo comprendido entre las 08:00 y las 10:00 horas y en el periodo entre las 18:30 y las 20:30".

Treinta y ocho.- Se modifica el artículo 75, que queda redactado del siguiente modo:

"Se permite tanto la circulación como las labores de carga y descarga de camiones de menos de 12 toneladas, de masa máxima autorizada (M.M.A.), vayan o no cargados, en el término municipal de Madrid.

Queda prohibida la circulación de camiones de más de 12 toneladas, de masa máxima autorizada (M.M.A.), vayan o no cargados, los días laborables entre las 7:00 y las 23:00 horas y los días festivos en todas sus horas, en el término municipal de Madrid dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo esta y sus enlaces. Quedan exceptuados de esta limitación los vehículos pertenecientes a los servicios municipales, siempre que estén en servicio.

Asimismo, se prohíbe el estacionamiento en las vías públicas situadas en el interior de la citada zona, incluso en las vías límite, de los vehículos referidos en el párrafo anterior, durante todo el día, tanto laborables como festivos, excepto el tiempo imprescindible para realizar operaciones de carga y descarga dentro del horario comprendido entre las 23 y las 7 horas.

Se prohíbe la circulación de camiones de más de 7,5 toneladas, de masa máxima autorizada (M.M.A.), por túneles de la M-30. Por razones de seguridad, mediante señalización específica, se podrá restringir la circulación de vehículos que superen una determinada masa máxima autorizada (M.M.A.) por otras vías y túneles de la ciudad de Madrid".

Treinta y nueve.- Se modifica el artículo 78, que queda redactado del siguiente modo:

"En el caso de que tanto el punto de origen como el de destino de la actividad de los vehículos incluidos en los apartados 1 a 4 del artículo anterior estén fuera del perímetro de la M-30 y superen las masas máximas autorizadas indicadas en el artículo 75 les será de plena aplicación lo establecido en el mismo".

Cuarenta.- Se modifica el artículo 86, que queda redactado del siguiente modo:

"La circulación por vías municipales de vehículos que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas en el Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, requerirá de una autorización municipal conforme a las siguientes características técnicas del vehículo:

TIPO DE AUTORIZACIÓN	GENÉRICA	ESPECÍFICA	EXCEPCIONAL
LONGITUD	L ≤ 20,50 m	20,50 m < L ≤ 40 m	L > 40 m
ANCHURA	a ≤ 3,00 m	3,00 m < a ≤ 4,50 m	a > 4,50 m
ALTURA	H ≤ 4,00 m	4,00 m < h ≤ 4,50 m	h > 4,50 m
MASA	M ≤ 72,00 Tm	72,00 Tm < m ≤110 Tm	m > 110 Tm

Salvo causas de excepcional interés general, la autorización municipal no habilita a los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a circular de lunes a viernes, que no sean festivo ni víspera de festivo, entre las 6 horas y las 23 horas, y entre las 13 horas del sábado y las 6 horas del domingo.

No obstante lo dispuesto, los vehículos especiales o en régimen de transporte especial que circulen al amparo de una autorización genérica, podrán circular de lunes a viernes, que no sean festivo ni víspera de festivo, en horario comprendido entre las 10 y las 13 horas y las 16 y las 18 horas cuando lo efectúen por la M-30 en superficie y las vías municipales situadas en el exterior del perímetro delimitado por esta.

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

Todos los tipos de autorización municipal para transporte especial tendrán el plazo de validez que en la misma se indique, sin que en ningún caso pueda exceder de un año en el tipo excepcional ni de dos años en los tipos genérica y específica".

Cuarenta y uno.- Se incluyen dos nuevos artículos 86 bis y 86 ter, con la siguiente redacción:

"Art. 86 bis.

Los vehículos que circulen al amparo de una autorización específica o excepcional, requerirán en todo caso servicio de vigilancia y escolta por vehículo policial. En el caso de autorización específica el servicio de vigilancia y escolta se prestará con un vehículo policial y en el caso de autorización excepcional requerirá dos vehículos policiales.

Los vehículos que circulen al amparo de autorización de tipo genérica, requerirán servicio de vigilancia y escolta por vehículo policial en los siguientes casos: circulación en sentido contrario al habitual, giros prohibidos, corte de la circulación para el paso del vehículo, así como cualquier otra particularidad que observase el titular del vehículo y/o conductor durante la preceptiva verificación del itinerario previsto o prestación del servicio.

La autorización de circulación de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, se entenderá sin perjuicio de las autorizaciones de ocupación de la vía pública necesarias para la realización y/o prestación del servicio.

Artículo 86 ter.

Los interesados en obtener cualquiera de los tipos de autorización municipal a los que se refiere el artículo 86, presentarán en la forma legalmente prevista la siguiente documentación:

a) Impreso normalizado de solicitud.

b) Justificante de pago de la tasa por expedición de documentos administrativos.

c) Justificante de pago de la tasa por prestación de servicios por circulación de vehículos en régimen de transporte especial, para el caso en el que sea necesario el acompañamiento policial.

d) Permiso de circulación del vehículo.

e) Tarjeta ITV con la inspección técnica en vigor. Si en la misma no figurasen los datos básicos para realizar las comprobaciones técnicas correspondientes, serán devueltas al solicitante para que de nuevo se dirija a una inspección técnica de vehículos y se la cumplimenten adecuadamente.

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

Cuarenta y dos.- Se modifica la denominación del título VI que pasa a ser "De las medidas provisionales y de otras medidas".

Cuarenta y tres.- Se modifica el apartado 13 del artículo 89, que queda redactado del siguiente modo:

"13. Cuando se incumplan las normas de estacionamiento, incluidas las que limiten este en el tiempo, hasta la identificación del conductor".

Cuarenta y cuatro.- Se modifica el apartado 14 del artículo 89, que queda redactado del siguiente modo:

"14. Cuando se detecte que el vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes".

Cuarenta y cinco.- Se incluye un nuevo apartado 22 en el artículo 89 con la siguiente redacción:

"22. Cuando se incumpla la obligación del registro de la transferencia de titularidad del vehículo, dentro del plazo establecido a tal efecto en las disposiciones que lo regulan".

Cuarenta y seis.- Se modifica la redacción del último párrafo del artículo 89, que queda redactado del siguiente modo:

"La inmovilización se levantará en el supuesto en que cese la causa que la motivó, previo pago de la tasa correspondiente si así estuviera establecido. En los supuestos previstos en los apartados 14, 18 y 21, la inmovilización solo se levantará en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el agente de la autoridad, se certifique por aquel la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos. En el supuesto recogido en el apartado 15, se estará a lo dispuesto en la normativa estatal sobre aseguramiento obligatorio de vehículos".

Cuarenta y siete.- Se modifica la redacción del artículo 90, que queda redactado del siguiente modo:

"La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los agentes de la autoridad. A estos efectos, el agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción. En su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario y, a falta de estos, del titular. Deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida".

Cuarenta y ocho.- Se modifica la denominación del capítulo II del título VI, que pasa a ser: "Retirada, depósito y tratamiento residual de vehículos".

Cuarenta y nueve.- Se suprime el apartado 6 del artículo 91.

Cincuenta.- Se renumeran los apartados 7, 8, 9, 10 y 11 del artículo 91, que pasan a ser los apartados 6, 7, 8, 9 y 10.

Cincuenta y uno.- Se modifica la redacción del apartado 10 del artículo 91, que queda redactado del siguiente modo:

"10. Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga".

Cincuenta y dos.- Se incluyen cuatro nuevos apartados (11, 12, 13 y 14) y tres últimos párrafos en el artículo 91 con la siguiente redacción:

"11. Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza.

12. Cuando un vehículo permanezca estacionado indebidamente en las zonas de estacionamiento restringido.

13. Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado.

14. Cuando se realice actividad de ofrecimiento en venta del propio vehículo, o cuando se realice cualquier negocio jurídico no autorizado en vehículos estacionados en la vía pública.

Los gastos derivados de la retirada y depósito, salvo los supuestos previstos en los apartados 6 a 9 y el caso de sustracción u otra forma de utilización contra la voluntad del titular del mismo, debidamente acreditada, corresponderán al titular, arrendatario o conductor habitual, que deberán ser abonados como requisito previo a la devolución del vehículo y sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable que hubiera dado lugar a acordar la medida.

La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas, lo cual se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial si el titular dispusiese de ella.

Las exenciones al abono de las tasas por retirada y depósito, estarán contempladas en la correspondiente normativa fiscal".

Cincuenta y tres.- Se modifica el artículo 93, que queda redactado del siguiente modo:

"La retirada del vehículo llevará consigo su depósito en los lugares que al efecto determine el responsable del servicio de retirada. Se podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.

b) Cuando recogido un vehículo como consecuencia de una avería o accidente del mismo en un recinto privado su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses.

Con anterioridad a la orden de traslado al Centro Autorizado de Tratamiento se requerirá al titular del vehículo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su entrega al citado centro, sin perjuicio de la repercusión de los gastos que el depósito, recogida y entrega hubieran podido generar.

Alternativamente a su destrucción y descontaminación se podrá acordar la adjudicación del vehículo, por parte de la autoridad competente, a servicios de vigilancia y control del tráfico.

En los supuestos a que se refieren los apartados 7, 8 y 9 del artículo 91, los propietarios de los vehículos solo vendrán obligados a abonar los gastos referidos anteriormente en el supuesto de que se hubiera anunciado mediante señales la ocupación de la calzada, al menos con cuarenta y ocho horas de antelación al momento en que esta se produzca. En estos casos, el Ayuntamiento adoptará las medidas necesarias para poner en conocimiento del propietario del vehículo, lo antes posible, el lugar en que se encuentra depositado el vehículo retirado".

Cincuenta y cuatro.- Se modifica el artículo 94, que queda redactado del siguiente modo:

"La responsabilidad por las infracciones cometidas contra lo dispuesto en la presente ordenanza, así como contra las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se determinará conforme prevé el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial".

Cincuenta y cinco.- Se modifica el artículo 95, que queda redactado del siguiente modo:

"Será competencia de la Junta de Gobierno, o del órgano municipal en el que expresamente delegue, la imposición de las sanciones por infracción a los preceptos contenidos en la presente ordenanza".

Cincuenta y seis.- Se modifica el apartado 4 del artículo 98, que queda redactado del siguiente modo:

"4. Nombre y domicilio del denunciante, datos estos que podrán ser sustituidos por su número de identificación cuando la denuncia haya sido formulada por un Agente de la Policía municipal o Agente de Movilidad en el ejercicio de sus funciones de control y vigilancia del tráfico vial urbano".

Cincuenta y siete.- Se incluye un nuevo apartado 5 en el artículo 98, con la siguiente redacción:

"5. La sanción que pudiera corresponder y el número de puntos de la autorización administrativa para conducir cuya pérdida lleve aparejada la infracción".

Cincuenta y ocho.- Se modifica el artículo 99, que queda redactado del siguiente modo:

"La Policía municipal y los Agentes de Movilidad deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la seguridad vial.

Las denuncias de carácter obligatorio formuladas por agentes de la autoridad, se notificarán en el acto en caso de que no concurran motivos que lo impidan y que consten en el boletín de denuncia, al infractor. La firma del denunciado no implica la aceptación de los hechos y si se negara a firmar el denunciante dejará constancia de ello en el documento. Se harán constar en la denuncia los datos a que se refiere el artículo anterior, y el derecho que le asiste al denunciado a formular alegaciones.

En las denuncias formuladas por agentes de la autoridad por infracciones de estacionamiento sin encontrarse el conductor presente, se podrá colocar un aviso informativo de la denuncia en el parabrisas, donde se hará constar la matrícula del vehículo, fecha, hora y lugar de la denuncia, así como hecho denunciado y precepto infringido, sin que ello implique la notificación de la infracción.

Serán causas legales que justifiquen la notificación de la denuncia en el momento posterior las siguientes:

a) Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.

b) Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado, cuando el conductor no esté presente.

c) Que la autoridad sancionadora haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

d) *(anulado)*

En todos los casos deberá indicarse en el boletín el motivo por el cual no se pudo proceder a la detención del vehículo e identificación del conductor".

Anulado artículo 99 d) por la Sentencia 2757/2014 del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Cuarta, de 24 de junio de 2014. ES:TS:2014:2757. Fecha de firmeza: 26/09/14

Cincuenta y nueve.- Se modifica el artículo 101, que queda redactado del siguiente modo:

"Recibida la denuncia en el Ayuntamiento, el órgano instructor examinará y comprobará el cumplimiento de los requisitos legales establecidos, impulsando, en su caso, su ulterior tramitación conforme a los procedimientos previstos en la legislación estatal que regula el procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico".

Sesenta.- Se suprime el contenido de los artículos 102, 103, 104, 105, 106, 107 y 108.

Sesenta y uno.- Se modifica el artículo 109, que queda redactado del siguiente modo:

"Las infracciones que pudieran cometerse contra lo dispuesto en la presente ordenanza serán sancionadas de conformidad con lo que establece el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial".

Sesenta y dos.- Se suprime el contenido de los artículos 110, 111 y 112.

Sesenta y tres.- Se suprime la disposición transitoria tercera.

Sesenta y cuatro.- Se incluye un anexo con la siguiente redacción:

"ANEXO

Delimitación de la zona de estacionamiento regulado

La Zona de Estacionamiento Regulado es la comprendida por todos y cada uno de los siguientes barrios y cascos históricos:

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO	
DISTRITOS	**BARRIOS**
01 CENTRO	11 PALACIO
	12 EMBAJADORES
	13 CORTES
	14 JUSTICIA
	15 UNIVERSIDAD
	16 SOL
02 ARGANZUELA	21 IMPERIAL
	22 ACACIAS
	23 CHOPERA
	24 LEGAZPI
	25 DELICIAS
	26 PALOS DE MOGUER
	27 ATOCHA
03 RETIRO	31 PACÍFICO
	32 ADELFAS
	33 ESTRELLA
	34 IBIZA
	35 JERÓNIMOS
	36 NIÑO JESÚS
04 SALAMANCA	41 RECOLETOS

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO	
DISTRITOS	**BARRIOS**
	42 GOYA
	43 FUENTE DEL BERRO
	44 GUINDALERA
	45 LISTA
	46 CASTELLANA
05 CHAMARTIN	51 EL VISO
	52 PROSPERIDAD
	53 CIUDAD JARDÍN
	54 HISPANOAMÉRICA
	55 NUEVA ESPAÑA
	56 CASTILLA
06 TETUÁN	61 BELLASVISTAS
	62 CUATRO CAMINOS
	63 CASTILLEJOS
	64 ALMENARA
	65 VALDEACEDERAS
	66 BERRUGUETE
07 CHAMBERÍ	71 GAZTAMBIDE
	72 ARAPILES
	73 TRAFALGAR
	74 ALMAGRO

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO	
DISTRITOS	**BARRIOS**
	75 RIOS ROSAS
	76 VALLEHERMOSO
08 FUENCARRAL - EL PARDO	84 PILAR
	85 LA PAZ
09 MONCLOA - ARAVACA	91 CASA DE CAMPO (parcial) (Paseo de Camoens exclusivamente)
	92 ARGÜELLES

La delimitación de los cascos históricos viene determinada en las Normas Urbanísticas del vigente PGOUM, título 4, artículo 4.3.21, Cascos Históricos Periféricos, donde se remite a los siguientes APEs:

DISTRITOS	**CASCOS HISTÓRICOS**
08 FUENCARRAL - EL PARDO	APE 08.07 Fuencarral
11 CARABANCHEL	APE 11.08 Carabanchel Alto
	APE 11.07 Carabanchel Bajo
16 HORTALEZA	APE 16.05 Hortaleza"

Disposición transitoria única.

La aplicación de las normas contenidas en el acuerdo de modificación, se hará sin perjuicio de lo que determine el régimen transitorio establecido en la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Disposición final única.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 48.3 e) y f) y 54 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación del presente acuerdo de modificación se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación y el texto modificado de 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 modificación entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid". 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.

Documento de carácter informativo. La versión oficial puede consultarse en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" o en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid".