



Se estima. El artículo 231.5.g) queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 231.5.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 que, en su caso, lo comunicará a Delegación de Gobierno y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado”.

37ª) Observación: Apartado ochenta y seis. Artículo 233. Innovación, desarrollo tecnológico y pruebas técnicas para una movilidad segura, sostenible y comunicada.

Se estima. Se suprime la segunda frase del artículo 233.1.

Se modifica el segundo párrafo del artículo 233.2 que queda redactado en los siguientes términos:

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

Se modifica el artículo 233.4 para sustituir “esta disposición” por “este artículo”, quedando redactado en los siguientes términos:

“Artículo 233.4. Las condiciones de seguridad vial para la concesión, en su caso, de las autorizaciones previstas en este artículo se determinarán por la Policía Municipal”.

38ª) Observación: Apartado ochenta y nueve. Artículo 235. Inmovilización.

Se estima. El artículo 235.1.h) queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 235.1.h). Cuando el vehículo carezca del alumbrado exigido por el RGV o no funcione en los casos en que su utilización sea obligatoria”.

39ª) Observación: Apartado ochenta y nueve. Artículo 242. Garantías técnicas y procedimentales.

En el apartado 6 se sugiere valorar la posibilidad de incluir otros modos de comunicación, dado que el alta en la Dirección Electrónica Vial es voluntaria para las personas físicas y el Ayuntamiento de Madrid utiliza en la actualidad otros sistemas distintos de notificación electrónica.



Contestación: Se estima parcialmente, manteniendo la posibilidad de notificación a la DEV o a la DEH. A tal efecto se modifica el artículo 242.6 que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 242.6. Entre los modos de comunicación electrónica para llevar a cabo las comunicaciones previstas en los apartados 3 y 4, además de los sistemas de notificación electrónica del Ayuntamiento de Madrid podrá emplearse, en su caso, la Dirección Electrónica Vial (en adelante, DEV) de la DGT o coordinarse con la Dirección Electrónica Habilitada (en adelante, DEH) conforme a lo previsto en el artículo 60.6 y la disposición adicional undécima de la LTSV”.

40ª) Observación: Apartado noventa. Título II del libro IV. Régimen sancionador en materia de convivencia y protección del patrimonio municipal.

Se sugiere la división de los artículos 244 y 245, dedicando artículos diferenciados a la tipificación de las infracciones, a la tipificación de las sanciones, a sus criterios de graduación y a las consecuencias legales de las infracciones

Contestación: Se desestima por considerar más adecuado la estructura regulatoria dada al título segundo de libro IV y a los artículos 243 a 245 ambos inclusive.

41ª) Observación: Apartado noventa. Artículo 244. Infracciones y sanciones en materia de convivencia en el espacio público municipal.

Se sugiere que el apartado 1 sería un contenido más adecuado de la MAIN.
Contestación: Se desestima. El artículo 244.2 se incluye por motivos de seguridad jurídica y porque tal contenido es empleado por los órganos judiciales para valorar la proporcionalidad de la sanción impuesta.

Se sugiere que no es necesario encabezar los apartados 3, 4, 5 y 6 con la referencia al artículo del título XI de la Ley 7/1985.

Contestación: Se desestima. Los citados apartados concretan contenidos sancionadores en aplicación de artículo 141.1 de la LBRL, por lo que se considera necesario y relevante mantener dicho contenido a efectos de la máxima garantía de la seguridad jurídica, facilitar el conocimiento del régimen sancionador por la ciudadanía y de la norma legal habilitante para la tipificación de la infracción y la regulación de la sanción, la facilita la aplicación y el control judicial de su aplicación.

Se sugiere revisar la tipificación del apartado 3 c), al poder resultar excesivamente genérica.



Contestación: Se desestima, no es una redacción indeterminada sino que concreta un supuesto legalmente previsto en la LBRL en relación con las infracciones de convivencia en el espacio público municipal.

En el apartado 4 parece repetirse la tipificación en relación con el estacionamiento de las bicicletas municipales en las letras h) e i), por lo que se sugiere su revisión, con el objeto de identificar de forma más precisa cada conducta infractora.

Contestación: Se desestima porque el artículo 244.4.h) se refiere al servicio público municipal de arrendamiento de bicicletas, mientras el artículo 244.4.i) se refiere a los anclajes para el estacionamiento de bicicletas instalados en la acera para uso de cualquier bicicleta privada, incluidas las del artículo 194 de la OMS.

Son innecesarias las expresiones “cuando no fuera constitutiva de delito” del mismo apartado 3, así como “salvo que sea constitutiva de responsabilidad penal del delito de falsificación de documento público y documento oficial tipificado en el artículo 392 del Código Penal” del apartado 4. Las conductas constitutivas de delito quedan fuera de la misma y no deben incluirse en el tipo infractor, dado que la Administración municipal y sus empleados públicos que han de aplicar la norma, carecen de capacidad para decidir cuando una conducta es constitutiva o no de un presunto delito, al ser esta actividad propia de la función jurisdiccional. Esta observación se hace extensiva a los artículos o apartados que hagan referencias al “delito”.

Contestación: Se estima, eliminando las referencias a “que no sean constitutivas de delito” en los artículos 244.3.a), 244.3.h), 244.4.j), 245.2.a), 245.2.c), 245.3.b), 245.3.c), 245.4.a), 245.4.b), así como en el apartado IV del Preámbulo.

42ª) Observación: Apartado noventa. Artículo 245. Infracciones y sanciones en materia de protección del patrimonio municipal y del aprovechamiento especial del dominio público local.

El apartado 1 por regular el patrimonio cuyas infracciones son tipificadas como infracciones y sancionadas del patrimonio municipal y del aprovechamiento especial del dominio público local, ofreciendo seguridad jurídica al determinar un elemento esencial del hecho típico regulado como infracción.

Se modifica la primera frase del artículo 245.1 que queda redactada en los siguientes términos:



“Artículo 245.1. Se sancionarán conforme a lo previsto en el Título XI de la LBRL las infracciones previstas en los apartados 2 a 4 ambos inclusive de este artículo que afecten a: (...”).

Se estima la observación respecto a la supresión de las referencias a delitos, que son suprimidas en los artículos 245.3.b), 245.3.c), 245.4.a), 245.4.b).

43ª) Observación: Apartado noventa y tres. Disposición adicional tercera. Protección de datos de carácter personal.

No se considera necesaria la inclusión de esta disposición adicional.

Contestación: Se desestima porque la inclusión de dicha disposición adicional ha sido solicitada por el órgano municipal competente en materia de protección de datos de carácter personal, la Dirección General de Transparencia y Calidad que, en fecha 23 de marzo de 2021, ha informado favorablemente el Anteproyecto con carácter preceptivo en materia de protección de datos personales por su inclusión, en su calidad de Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid.

44ª) Observación: Apartado noventa y seis. Disposición transitoria tercera. Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP “Madrid Central”.

En el apartado 3 se cita el “apartado 1.c”, entendiéndose que se refiere al apartado 1 c) de la misma disposición. No obstante, este apartado 1 c) se refiere únicamente a vehículos categoría “A”, mientras que el apartado 3 de la disposición también regula los vehículos con clasificación ambiental “B”, por lo que debería aclararse el significado de la expresión “en los mismos casos referidos en el apartado 1.c, en los siguientes términos”.

Contestación: Se estima. Y a tal efecto, el primer párrafo del apartado 3 de la Disposición transitoria tercera que establecía lo siguiente:

“3. Podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos en los mismos casos referidos en el apartado 1.c, en los siguientes términos:”

Queda redactado en los siguientes términos:

“3. Podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos en los casos referidos en el artículo 23.3.d).6º y en los apartados 1º, 2º, 3º, 6º, 7º, 12º, 13º, 14º del artículo 23.3.e), en los siguientes términos:”.



45ª) Observación: Apartado cien. 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.

46ª) Observación: Apartado ciento uno. Disposición final tercera. Publicación, entrada en vigor y comunicación.

Se considera innecesario incorporar una disposición de entrada en vigor para una norma que ya entró en vigor conforme al artículo 48.3 e) LCREM, por lo que se sugiere su eliminación

Contestación: Se desestima porque se considera oportuno completar la OMS con este contenido final que debió ser incluido en el texto aprobado el 5 de octubre de 2018, y que se llevó a cumplimiento en aquel momento. Se pretende con ello subsanar esta omisión formal que aporta una mejora desde el punto de vista de técnica normativa.

47ª) Observación: Apartados ciento tres, ciento cuatro y ciento cinco. Anexos II, III y IV.

No debería predeterminar el tipo de oficina de atención a la ciudadanía en la que presentar la documentación, ni su denominación, por ser cuestiones que deben quedar a la decisión del órgano competente en esta materia.

Contestación: Se desestima. No resulta posible que el Ayuntamiento de Madrid gestione Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica sin disponer de oficinas específicas que atiendan a los ciudadanos. Por tanto, la regulación de los anexos es conforme a los criterios competenciales porque no determinan de qué órgano municipal van a depender dichas oficinas, solo determina el canal a través del cual los ciudadanos podrán ver atendidas especialmente sus solicitudes y dudas respecto a la gestión de cualquier solicitud de acceso, incidencia o trámite administrativo relativo a Madrid ZBE y las respectivas ZBEDEP.

Conforme al artículo 28.2 LPAC, no es necesario el consentimiento expreso para acceder a la Plataforma de Intermediación de Datos, por lo que deberían modificarse en los



anexos las redacciones en las que se indica: “podrá autorizar expresamente, en su solicitud de alta en el (...), la consulta por el Ayuntamiento de Madrid (...)”.

Contestación: A salvo de mejor criterio de Asesoría Jurídica, se desestima provisionalmente la observación porque la Dirección General de Transparencia y Calidad que, en fecha 23 de marzo de 2021, ha informado favorablemente el Anteproyecto con carácter preceptivo en materia de protección de datos personales por su inclusión, en su calidad de Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid, no ha observado nada al respecto. En este sentido debe señalarse que podría requerirse el acceso a datos no incluidos en la Plataforma de Intermediación de Datos.

Se desestima la sugerencia de supresión de las referencias a “compromisos de calidad de dar respuesta”, por considerarse inadecuado para la gestión de sistemas que gestionarán millones de solicitudes de acceso de forma diaria, que requieren procedimientos de gestión rápidos y eficaces.

48ª) Observación: Apartado ciento cuatro. Anexo III.

El apartado Primero. 22 del anexo III queda redactado en los siguientes términos:

“22. Permisos extraordinarios de acceso.

El órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a la ZBEDEP Distrito Centro podrá conceder por resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas permisos extraordinarios de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 a 21 ambos inclusive”.

El deber de las personas jurídicas de relacionarse con medios electrónicos previsto en el apartado 23 *in fine*, puesto que las personas jurídicas ya tienen la obligación legal de utilizar medios electrónicos según el artículo 14.2 LPAC

Contestación: Se desestima porque, pese a resultar innecesario, facilita el conocimiento de las obligaciones de las personas jurídicas.

49ª) Observación: Apartado ciento ocho. Anexo VII.

Se estima la inclusión de la documentación gráfica correspondiente a este anexo, provisionalmente incluida mediante un link para facilitar la remisión y gestión del anteproyecto.



9.- Modificaciones introducidas de oficio por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación:

1.- A propuesta de la DGSYCA, en fecha 17 de mayo de 2021, **se sustituye la denominación de la ZBEDEP “Madrid Central” por “Distrito Centro”**. A tal efecto se modifican todas las referencias a la citada ZBEDEP en el Anteproyecto y en la MAIN, se modifica la señalización de anexo III de la OMS y se modifica el análisis del coste presupuestario de la gestión de la ZBEDEP Distrito Centro como consecuencia de la necesidad de asumir en el ejercicio 2021 el coste de 184.584,70 € derivados de la instalación de la señalización de la citada ZBEDEP.

Como consecuencia de este cambio y de la corrección de un error material en la cuantificación de los costes del sistema de control de Madrid Zona de Bajas Emisiones se remite nuevamente a informe de la Dirección General de Presupuestos del Área de Gobierno de hacienda y Personal a efectos de actualización de su informe.

2.- A propuesta de la DGSYCA se incluye en el anexo IV la señalización horizontal de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

3.- Se mejora el detalle y nitidez de la señalización de Madrid ZBE en la redacción que el artículo único del Anteproyecto da al nuevo contenido del anexo II de la OMS.

4.- Se refuerza en la MAIN la motivación de la ampliación del AER sobre la base de los beneficios que supone el SER a efectos de garantía del estacionamiento de los vehículos de los residentes, reducción de la indisciplina viaria y las ventajas que supone a efectos de mejora de la velocidad, regularidad y calidad de servicio del transporte público regular de viajeros de uso general.

5.- Se introduce un mapa en alta definición de Madrid ZBE en el nuevo contenido que el artículo único de Anteproyecto propone dar al anexo II de la OMS.

10.- Informe complementario de la Dirección General de Presupuestos del Área de Gobierno de Hacienda y Personal:

En fecha 19 de mayo de 2021 se solicita por la Secretaría General Técnica de Medio Ambiente y Movilidad a la Dirección General de Presupuestos del Área de Gobierno de Hacienda y Personal, informe complementario como consecuencia de:

- a) La decisión de dar una nueva denominación, bajo el nombre de “Distrito Centro”, a la ZBEDEP a crear en el centro de la ciudad, coincidente con el ámbito territorial de lo que originalmente la OMS de 5 de octubre de 2018 reguló como la ZBE Madrid Central mientras mantenga su vigencia hasta la ejecución de las resoluciones judiciales anulatorias de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, exige modificar el presupuesto de gastos de creación de la citada ZBEDEP Distrito



Centro para recoger los gastos derivados de la oportuna señalización, que ascenderían a 184.584,70 € para el presente año 2021. A tal efecto se remite la MAIN actualizada al incremento del gasto de creación de la ZBEDEP en 2021 y su repercusión en los sumatorios del resto de tablas que analizan el impacto presupuestario del proyecto normativo.

- b) La advertencia de un error en los gastos previstos como consecuencia de la implantación de Madrid ZBE, en la medida en que la MAIN inicialmente informada por la Dirección General de Presupuestos figuraban los costes de personal duplicados, al haber incluido tanto en el apartado dedicado a los costes de capítulo I del Ayuntamiento de Madrid, correctamente, como en los gastos derivados de su implantación, incorrectamente. Se remite a tal efecto un borrador actualizado de la MAIN en el que se ha corregido dicha duplicidad, disminuyéndose el coste previsto en los gastos de implantación que una vez corregidos alcanzarían la cifra de 14.391.250,00 € en el total del periodo considerado (2021-2025).

En fecha 24 de mayo de 2021 se recibe el Informe complementario de la Dirección General de Presupuestos que informa confirmando las cifras de la MAIN remitida, por lo que no resulta necesario realizar modificación alguna del apartado “6.3. Impacto presupuestario” de la MAIN.

El citado Informe concluye lo siguiente:

“Gasto presupuestario

Los gastos por la ejecución y puesta en práctica de la Modificación de la Ordenanza tendrán aplicación, entre otros, a los Programas 133.01 “Tráfico” y 134.04 “Gestión de la Movilidad”, 172.12 “Control ambiental” del Presupuesto del Área de Medio Ambiente y Movilidad y al Presupuesto de la Empresa Municipal de Transportes. En el Presupuesto para 2021, aprobado por el Pleno el 23/12/2020 las dotaciones iniciales de los programas 133.01, 134.04 y 172.12 son las siguientes:

Capítulo	133.01	134.04	172.12	Total
1	36.005.992	2.181.238	6.233.534	44.420.764
2	4.079.800	104.152.404	3.301.309	111.533.513
4	5.000.000			5.000.000
6	6.741.403			6.741.403
7	5.000.000			5.000.000
Total	56.827.195	106.333.642	9.534.843	172.695.680



Incidencia presupuestaria ejercicios futuros Los gastos por ejecución de la Modificación de la Ordenanza Municipal quedarán supeditados a los Presupuestos Municipales que sean aprobados por la Corporación Municipal para cada uno de los ejercicios”.

11.- Modificaciones introducidas de oficio por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación:

1.- En el apartado 2.1 de la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

“4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

El objetivo esencial de la modificación que el proyecto normativo pretende dar a los artículos 21 a 24 y 35, las disposiciones transitorias primera y tercera y los anexos II a IV de la OMS es el de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂) vinculadas al tráfico rodado, mediante la creación de zonas de bajas emisiones (Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como la mejora técnica de las ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

2.- En el apartado 2.1 de la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

“La satisfacción de este objetivo permitiría, asimismo, evitar la eventual imposición de multas coercitivas millonarias por el Tribunal de Justicia de la Unión Europeo, como consecuencia de la denuncia de la Comisión Europea al Reino de España por incumplimiento en la ciudad de Madrid de los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa”.



3.- En el apartado 3.3.1 de la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

La creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde asimismo, a la obligación legal de dar cumplimiento a la creación de zonas de bajas emisiones exigida por el artículo el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética a los municipios de más de 50.000 habitantes.

Por tanto, la creación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al cumplimiento de una obligación legal.

La Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en los términos establecidos en el Acuerdo de París adoptado el 12 de diciembre de 2015 en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 2 de febrero de 2017 para mantener el incremento de la temperatura media global por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales e, incluso si es posible, por debajo de 1,5 °C; así como aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia.

Por ello el artículo 14.3 de la citada Ley 7/2001 de cambio climático define las zonas de bajas emisiones en reducción como: *“el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”*.

El párrafo anterior de mismo precepto establece la obligada coherencia de los planes de movilidad sostenible con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

La Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo, de Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa dispone en su artículo 22 que los Estados miembros habrán de elaborar planes y programas dirigidos a contener y disminuir los valores límite de aquellos contaminantes presentes en determinadas áreas o aglomeraciones urbanas.

Conforme a lo previsto en el artículo 22 en relación con la sección B.3 del anexo XV en la información que debe incluirse en los planes de calidad del aire locales, regionales o nacionales de mejora de la calidad del aire ambiente deben incluirse las “Medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes de transporte mediante la planificación y la gestión de tráfico”, entre las que la Directiva incluye expresamente “el establecimiento de zonas de bajas emisiones”.



En este sentido es preciso destacar que el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación de creación de zonas de bajas emisiones prevista en el artículo 14.3 de la citada Ley 7/2001 de cambio climático, mediante la creación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con la finalidad expresa y específica de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire, para resolver el incumplimiento de los niveles máximo de inmisión en dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y estatal: la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, los artículos 5.3, 16.4 y 18.2 de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (RCA), que regula la gestión y evaluación de la calidad del aire con la finalidad de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud humana y el medio ambiente.

Por tanto, el proyecto normativo contempla **la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, mediante la modificación que el proyecto normativo pretende dar a los artículos 21 a 24, las disposiciones transitorias primera y tercera y los anexos II a IV de la OMS:

1º) Con el objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, mediante la mejora de la calidad del aire en **cumplimiento de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire** y a una Atmósfera más Limpia en Europa, **la Ley 34/2007** de 15 de noviembre, **de calidad del aire** y protección de la atmósfera **y el Real Decreto 102/2011**, de 28 de enero, relativo a la **mejora de la calidad del aire**.

2º) Con la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se da, asimismo, **cumplimiento al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, que contempla las zonas de bajas emisiones como instrumentos tanto para la mejora de la calidad del aire como para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

La creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde directa y principalmente a la mejora de calidad del aire por la imperiosa necesidad de dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂), para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano, para cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno y para evitar una posible sanción por el TJUE en el procedimiento judicial iniciado por la Comisión contra el Reino de España por incumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂).

Adicionalmente la creación de las citadas ZBE satisface, de forma complementaria y subordinada a la imperiosa necesidad de cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂), el objetivo de mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, CO₂).



3º) Con el objeto de **implementar** las obligaciones derivadas de **los instrumentos de planificación en materia de calidad del aire**. En este sentido debe señalarse que la creación de zonas de bajas emisiones es una obligación expresamente recogida en:

a) El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 ¹ del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (páginas 105, 135 y 136).

b) La “Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul+”,² aprobada mediante Orden 665/2014, de 3 de abril, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid (BOCM nº. 97 de 25 de abril).³

c) el “Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)”⁴ del Ayuntamiento de Madrid, aprobado definitivamente mediante Acuerdo de 21 de septiembre de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM nº. 7.999, de 26 de septiembre), 5 recoge como la medida nº 1 la creación de una ZBE

d) El “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”,⁶ presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

4º) Desde el punto de vista jurídico **las zonas de bajas emisiones se materializan en la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico denominadas Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, reguladas los artículos 21 a 24, las disposiciones transitorias primera y tercera y los anexos II a IV de la OMS.

Con independencia de las finalidades sanitarias y medioambientales de proteger la salud pública y el medio ambiente mediante la mejora de la calidad de aire, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no son normas sanitarias ni medioambientales, sino que constituyen ordenaciones permanentes de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos. Se trata, por tanto, de normas de tráfico y circulación adoptadas en el ejercicio de las competencias de tráfico reguladas en los artículos 7.b) y 7.g) de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, de conformidad con lo previsto en los artículos 18 y 21 de la LTSV.

¹https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/planes-mejora/Plan_Aire.aspx

²<https://www.comunidad.madrid/transparencia/informacion-institucional/planes-programas/estrategia-calidad-del-aire-y-cambio-climatico-comunidad>

³https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/524_192_cm_o_665_2014_estrategia_0.pdf

⁴<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf>

⁵https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/PlanA/Ficheros/BOAM7999_2039.pdf

⁶<https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2019/09%20septiembre/30Lunes/Notasprensa/Presentaci%C3%B3n%20Madrid%20360/ficheros/Avance-Estrategia-Sostenibilidad-Ambiental-Madrid-360.pdf>



4.- En relación con la ampliación del AER se incluye este contenido:

1º) El Ayuntamiento de Madrid ha llevado a cabo los siguientes estudios técnicos de ocupación-rotación de los barrios perimetrales a la actual zona regulada (AER determinado en el anexo I) en los que, con carácter general la ocupación es muy alta, y en los que se ha comprobado que en las zonas limítrofes con barrios regulados se alcanzan valores incluso más altos que en el resto del barrio:

ESTUDIOS AMPLIACION DEL AER DEL SER
LOTES 1 Y 2 Contrato integral de movilidad
2020.02.10_Bº 83 Peñagrande Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 152 Pueblo Nuevo Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 153 Quintana Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 155 San Pascual Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 156 San Juan Bautista Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 157 Colina Estudio Ocupación - Rotación
2020.02.10_Bº 159 Costillares Estudio Ocupación - Rotación
2020.03.01_Bº 158 Atalaya Estudio Ocupación - Rotación
LOTES 3 Y 4 Contrato integral de movilidad
2020.03 Estudio de rotación Los Cármenes
2020.02 Estudio de rotación Zofío
2020.03 Estudio de rotación Pradolongo

5.- En el apartado 4.3 de la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

“3. De conformidad con la disposición final primera del proyecto normativo:

“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