

ADENDA A LA MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO EN RELACIÓN LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS AL PROYECTO INICIAL DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018.

Madrid a 19 de agosto de 2021

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

1.- Se actualiza el contenido de los apartados 5.11, 5.12 de la MAIN que quedan redactados en los siguientes términos:

“5.11 Fecha de aprobación por la Junta de Gobierno.

De conformidad con previsto en los artículos 17.1.a) y 48.3.a) de la LCREM la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid aprobó el proyecto inicial en su sesión celebrada el día 27 de mayo de 2021. El citado Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, de 27 de mayo de 2021, fue publicado en el BOCM nº 127 de 29 de mayo de 2021.

5.12 Fecha de realización de información pública.

De conformidad con lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM, la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid aprobó, mediante Acuerdo de 27 de mayo de 2021, el sometimiento del proyecto normativo a información pública por plazo de treinta días naturales, contados a partir del siguiente al de la publicación oficial del anuncio correspondiente. El citado Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, de 27 de mayo de 2021, fue publicado en el BOCM nº 127 de 29 de mayo de 2021.

Puede accederse a la publicación oficial en el BOCM del citado Acuerdo de la Junta de Gobierno, de 27 de mayo de 2021 en el siguiente enlace:

<https://www.bocm.es/boletin/CM Orden BOCM/2021/05/29/BOCM-20210529-8.PDF>

2.- Se adiciona un nuevo apartado “5.13 Sometimiento del proyecto normativo a información pública” y se reenumeran el resto de números posteriores del apartado 5.

Se da al apartado 5.13 el siguiente contenido:

“5.13 Sometimiento del proyecto normativo a información pública.



1.- Publicación oficial de la información pública.

El anuncio del Acuerdo de la Junta de Gobierno, de 27 de mayo de 2021, por el que se acordó la aprobación inicial del Proyecto y su sometimiento a información pública por plazo de 30 días naturales, contados a partir del siguiente al de la publicación oficial del anuncio correspondiente, fue publicado en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" nº 127 de 29 de mayo de 2021, por lo que el plazo de exposición al público finalizó el 28 de junio de 2021.

Puede accederse a la publicación oficial en el BOCM del citado Acuerdo de la Junta de Gobierno, de 27 de mayo de 2021 en el siguiente enlace:

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2021/05/29/BOCM-20210529-8.PDF

2.- Publicación electrónica del expediente íntegro para facilitar la información pública.

Al objeto de facilitar el acceso a toda la ciudadanía se publicó en el portal municipal www.madrid.es no solo el Proyecto inicial y la Memoria de análisis del impacto normativo (en adelante, MAIN) inicial sometidos a información sino la totalidad del expediente de más de cinco mil folios.

Por tanto se ha sometido a información pública la totalidad del expediente, incluyendo todos los informes emitidos durante su tramitación.

3.- Número de escritos de alegaciones presentados durante la información pública.

Según consta en el certificado de la Directora General de la Oficina del Secretario de la Junta del Gobierno, de 9 de agosto de 2021, "según la información obtenida tras acceder al contenido del Registro General del Ayuntamiento de Madrid mediante la consulta de los datos de la aplicación informática de registro a través de la Intranet Municipal (AYRE), y la documentación recibida en la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno, durante el período de información pública se han presentado **1326 escritos de alegaciones en plazo y 10 alegaciones fuera de plazo**".

En relación a los diez escritos presentados fuera de plazo es preciso señalar que:

- a) Como consecuencia de error producido al publicar en el portal municipal www.madrid.es que el periodo de información pública finalizaba el 29 de junio, en lugar del 28 de junio de 2021, se han incorporado al expediente los 9 escritos de alegaciones formulados el día 29 de junio de 2021.
- b) El décimo escrito de alegaciones se presenta el 1 de julio de 2021, por lo que no pudo incorporarse al expediente. Sin perjuicio de ello se envía contestación razonada a la persona alegante al objeto de ofrecer la más amplia y completa información pública.

4.- Relación de escritos de alegaciones formulados durante el plazo de información pública.

En la MEMORIA DE VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018 se incorpora una tabla en la que se relacionan **los 1.326 escritos de alegaciones formulados en plazo**, en la que figura el sujeto participante, la fecha de registro y el número de anotación registral.





Debe hacerse constar que algunos de los 1.326 escritos presentan, a su vez, escritos de alegaciones de una pluralidad de personas, por lo que el número de personas que han participado en la información pública es superior al número de escritos presentados:

5.- Relación de escritos de alegaciones formulados fuera del plazo de información pública.

En la MEMORIA DE VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018 se incorpora una tabla en la que se relacionan **los 10 escritos de alegaciones formulados fuera de plazo**, en la que figura el sujeto participante, la fecha de registro y el número de anotación registral.

Como se ha señalado previamente y pese a que el plazo de información pública finalizó el 28 de junio de 2021, al objeto de ofrecer la máxima protección del derecho de participación de la ciudadanía en el proceso de elaboración de las ordenanzas municipales y al objeto de satisfacer los principios de publicidad, participación y transparencia, nueve de los diez escritos presentados fuera de plazo se han incorporado al expediente por haberse formulado el 29 de junio de 2021, que durante varios días apareció en la página Web del Ayuntamiento de Madrid como fecha límite de presentación de alegaciones, si bien al incorporarse al "Informe de contestación a las alegaciones formuladas durante el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza por la que se modifica la OMS" se mantiene su numeración y denominación "FP" (fuera de plazo) para dejar constancia de dicha circunstancia.

La alegación presentada el 1 de julio de 2021 no se ha incorporado al expediente ni al "Informe de contestación a las alegaciones formuladas durante el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza por la que se modifica la OMS".

6.- Número de alegaciones formuladas.

Los **1.336 escritos** presentados durante el trámite de información pública del Proyecto normativo contienen un total de **7.688 alegaciones**.

La presentación de varios modelos de alegaciones por una pluralidad de ciudadanos y colectivos explica el elevado número de escritos y alegaciones presentadas.

A pesar de ello el trámite de información pública del Proyecto normativo de modificación de la OMS **supone el mayor y más amplio procedimiento de información pública realizado por el Ayuntamiento de Madrid**, superando con creces los 80 escritos y 1.060 alegaciones formuladas durante la información pública de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, que hasta el momento era el mayor procedimiento de información pública realizado por el Ayuntamiento de Madrid.

7.- Valoración de los escritos.

Como consecuencia del análisis de las **7.688 alegaciones incluidas en los 1.336 escritos** presentados durante el sometimiento del Proyecto normativo a información pública **se han estimado total o parcialmente 426 alegaciones** (207 alegaciones estimadas y 219 alegaciones estimadas parcialmente) **y se han desestimado las 7.262 alegaciones restantes**.





El elevado número de alegaciones desestimadas responde a la presentación de varios modelos de alegaciones por una pluralidad de ciudadanos y colectivos, lo que hace que la desestimación de una alegación de un modelo concreto suponga un elevado número de desestimaciones en el cómputo global.

8.- Informe de contestación a las alegaciones formuladas durante el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza por la que se modifica la OMS.

En la MEMORIA DE VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018 se da contestación a la totalidad las alegaciones formuladas en los 1.336 escritos presentados durante el sometimiento del Proyecto normativo a información pública.

Por la elevada extensión del Informe (**28.720 páginas** contando las alegaciones fuera de plazo, 28.609 páginas sin contar con ellas) y peso (más de 41 megas en formato Word), el Informe se ha dividido en siete documentos con la siguiente denominación:

NÚMERO DE DOCUMENTO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	NÚMERO DE PÁGINAS
1	Contestaciones Alegaciones 1-199	2.613
2	Contestaciones Alegaciones 200-399	2.007
3	Contestaciones Alegaciones 400-599	7.886
4	Contestaciones Alegaciones 600-799	5.176
5	Contestaciones Alegaciones 800-999	5.393
6	Contestaciones Alegaciones 1000-1199	4.249
7	Contestaciones Alegaciones 1200-Final	1.285
8	Contestaciones fuera de plazo	111
TOTAL	7 documentos	28.720 páginas

Estos siete documentos que dan contestación a la totalidad de las alegaciones formuladas al Proyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, se incorporan en forma de igual número de Anexos a la MEMORIA DE VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018.

Información de Firmantes del Documento



9.- Como consecuencia de las alegaciones presentadas, tanto estimadas -total o parcialmente- como desestimadas, se han llevado a cabo las modificaciones en el Proyecto inicial recogidas en el INFORME SOBRE LAS MODIFICACIONES REALIZADAS EN EL PROYECTO INICIAL DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018, A RESULTAS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS DURANTE SU SOMETIMIENTO A INFORMACIÓN PÚBLICA.

A continuación se relacionan las **principales modificaciones realizadas en el Proyecto normativo a resultas de las alegaciones formuladas durante la información pública:**

1. El Preámbulo se ha modificado para: sustituir la expresión “personas con movilidad funcional” por “personas con discapacidades o problemas para el desplazamiento funcional”; para motivar para motivar jurídicamente la obligatoriedad de uso de casco; para incluir la referencia expresa al artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid; y para una remisión expresa a la exposición detallada en la MAIN de la fundamentación jurídica de la creación y regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2. Se modifica la redacción que el Proyecto definitivo propone dar al artículo 15.1.c).4.ª de la OMS para suprimir la referencia a impuestos (IVTM) y tasas.
3. Se modifican los artículos 16.2.a) y 241.2 para regular, conforme a lo previsto en el artículo 44 de la LCREM, los términos de la obligación de denuncia por los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de todas las infracciones de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea, tanto de las normas generales como de las normas específicas del estacionamiento regulado del SER en la acera, banda de estacionamiento y calzada de las vías públicas incluidas en el ámbito territorial del AER.
4. Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción que el Proyecto propone dar al artículo 21 de la OMS para: incluir en su apartado 3 la referencia expresa al segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de Calidad del Aire (LCA); constreñir en su apartado 4 las facultades de actuación administrativa dentro de los límites reglamentarios establecidos por la OMS mediante la determinación: de los motivos habilitantes, del órgano competente, la forma de acto y su vigencia máxima, la obligación de publicación oficial; se incluye conforme a los artículos 16.1.c) y 22.10 de la OMS un nuevo apartado que regule los medios de control de accesos a Madrid ZBE contemplados en términos similares al artículo 22.10, y se renumera su contenido.
5. Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción que el Proyecto propone dar al artículo 22.3 de la OMS para incluir la referencia expresa al segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA.
6. El artículo 38.2.h) de la OMS se modifica para incrementar la seguridad vial de los peatones en las modificaciones derivadas de ocupaciones.



7. Se modifica la regulación del estacionamiento de las bicicletas y los VMP contenida en el artículo 48.1 de la OMS para concretar con mayor detalle las condiciones en que estos vehículos podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

a) para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal;

b) por razones de técnica normativa, dado que la redacción del Proyecto definitivo pretende facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, incluyendo la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón recogida en el Proyecto inicial en la propuesta de artículo 138.2 de la OMS.

La modificación recoge la prohibición de estacionamiento en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón.

Asimismo autoriza el estacionamiento de estos vehículos en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- a) respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público;
- b) se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida;
- c) podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales;
- d) y se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC.

8. La propuesta del artículo 48.2 de la OMS relativo al estacionamiento de ciclomotores y motos se modifica para junto a las zonas para la recogida de residuos urbanos para evitar que se impida el acceso a los contenedores de residuos a través del artículo 48.2.c).8º de la OMS.

9. La propuesta normativa del artículo 49.7 de la OMS se modifica para incluir su fundamentación jurídica en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los





artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, y para motivar su aprobación en la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano.

10. Se modifica la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 52.1 a) de la OMS, para permitir el estacionamiento de las autocaravanas de hasta 3.500 kilogramos de MMA en las plazas de estacionamiento regulado del el SER.

11. Se modifica el título del artículo 72 y el primer párrafo del artículo 75 para incluir expresamente el término “bicicletas”.

12. Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM en la propuesta de modificación del apartado IV del Preámbulo y de los artículos 167.2, 172.2.a), 176.6.a), 176.6.b), 176.6.c) y 179.1.b) recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

13. Con objeto de proteger la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas se recoge en el artículo 167.7 de la OMS la obligación de mantener una separación lateral mínima de 1,5 metros con base en el artículo 35.4 de la LTSV, y se modifica el artículo 167.9 de la OMS para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por el artículo 43.4 de la LTSV y el artículo 98.3 del RGC.

14. Por razones de seguridad jurídica y transparencia, se modifica la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 169.5 de la OMS para incluir su fundamentación jurídica en los artículos 20.1 de la LTSV y 38.1 del RGC.

15. Se modifica la redacción de los artículos 176.1 y 179.1.d) de la OMS de la OMS para permitir, siempre que se de cumplimiento a las obligaciones y condiciones de seguridad establecidas en el artículo 179.1.d) de la OMS, la circulación en VMP de mayores de 10 años.

16. La propuesta normativa de redacción de artículo 177 de la OMS se modifica para:

a) Sustituir en el artículo 177.1.d) de la OMS en término “*Sendas bici*” por “*Sendas ciclables*”.

b) Introducir, por razones de seguridad vial, cuatro nuevas letras d), e), f), g) y h) en el artículo 177.2 de la OMS relativas a la protección de los peatones respecto de los VMP y la protección de la seguridad vial de las personas usuarias de VMP respecto de las personas usuarias de vehículos a motor, estableciendo las distancias mínimas de circulación detrás de VMP y la distancia mínima lateral para su adelantamiento.

c) Introducir una nueva letra “j)” en el artículo 177.1 de la OMS para permitir la circulación de VMP por carriles multimodales con velocidad limitada a 30 km/h siempre que se circule con casco protegiendo la cabeza.



17. En el artículo 183 de la OMS se introduce una nueva excepción para los vehículos empleados en los servicios de pocería y desatranco por su utilidad respecto a las condiciones de salubridad.

18. Se modifica la propuesta normativa de los artículo 209.2.a) y 212.1.a) de la OMS para ampliar desde lo veinte metros lineales del Proyecto inicial hasta veinticinco metros lineales las mudanzas que pueden realizarse al amparo de la autorización genérica.

19. Se modifica el artículo 231.5.f) de la OMS para exigir informe previo y preceptivo de CRTM respecto de aquellas medidas que planteen la alteración de los servicios o redes de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

20. El artículo 233.3.b) de la OMS se modifica para establecer que las autorizaciones municipales del citado precepto se establecen sin perjuicio de las autorizaciones autonómicas que, en aplicación de artículo 3.1 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, resulten exigibles para los vehículos que vayan a realizar transporte de forma experimental en condiciones reales.

21. Se suprime la referencia a las bicicletas del artículo 235.1.j) de la OMS, en aplicación de artículo 104.1.c) in fine de la LTSV.

22. Se modifican los artículos 235.3 y 236.5 de la OMS para adaptar su contenido a los artículos 16 bis) y 17.a) de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que regula la inmovilización y retirada de vehículos hasta el lugar que determine la autoridad o agentes actuantes, hasta que no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito.

23. Se adiciona la letra r) al artículo 237.1 de la OMS para concretar el supuesto de retirada del vehículo que *“obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”*.

24. Se modifican los apartados a), b) y d) de la Disposición transitoria primera de la OMS para regular la fecha concreta posterior a la entrada en vigor de la Ordenanza modificante en que se determinen los vehículos a los que les resulta de aplicación el régimen contenido en el apartado 2.a) de la citada DT 1ª, que permita a los ciudadanos disponer de un plazo transitorio para adaptarse al cumplimiento de la norma si quieren que se aplique a sus vehículos dicho plazo transitorio, sustituyendo la fecha 1 de abril de 2021 por la de 1 de enero de 2022.

25. Se modifica el apartado 6 de la Disposición transitoria tercera de la OMS para permitir el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de todos los vehículos históricos, y no solo la de aquellos que sean propiedad de las personas residentes de la citada ZBEDEP.

26. Se corrige un error material en el primer párrafo del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7 de la OMS.





27. Por razones de seguridad jurídica y por los motivos expuestos al analizar la modificación de apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS, se suprime el apartado “1. Vehículos de las personas empadronadas en Madrid ZBE”, y se reenumeran el resto de apartados. Por razones de seguridad jurídica se modifica la redacción del nuevo punto 2 (anterior apartado 3) del Anexo II apartado primero relativo a los permisos extraordinarios para regular los supuestos en los que podría concederse y regular su eficacia temporal limitada al tiempo imprescindible para la satisfacción de la necesidad que lo justifique que no podrá superar el año natural.

28. Se modifica el Preámbulo y el título del Anexo VIII de la OMS para incluir la referencia al artículo 6.2 del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, del Consejo de Gobierno por el que se establece un único modelo de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

29. Se modifican los artículos 22.2.i), 23.3 d) 3ª, art. 24.3 c) 2ª, Disposición Transitoria Tercera punto 5.c), punto 3.a) del apartado primero del Anexo III y el punto 3.a) del apartado primero del Anexo IV para incluir referencias a la actividad económica desarrollada en los mercadillos municipales a efectos de autorizar su acceso a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

30. Como consecuencia de la publicación de la Instrucción MOV 21/3, de 2 de junio de 2021 de la DGT se modifica la regulación sobre la señalización de tráfico de prohibido acceso a instalar en las puertas de acceso de Madrid ZBE (anexo II apartado tercero) y las ZBEDEP Distrito Centro (anexo III apartado tercero) y Plaza Elíptica (anexo III apartado tercero).

31. Por último se modifica el segundo párrafo de la disposición final primera de la Ordenanza por la que se modifica la OMS para incluir el artículo 16.4 de la LCA.

10.- Como consecuencia de las alegaciones presentadas, tanto estimadas -total o parcialmente- como desestimadas, se han llevado a cabo las modificaciones en la Memoria de análisis de impacto normativo inicial recogidas en el ADENDA A LA MEMORIA DE ANÁLISIS DEL IMPACTO NORMATIVO EN RELACIÓN LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS AL PROYECTO INICIAL DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018, algunas de ellas consecuencia de aceptar las alegaciones presentadas y otras con el objeto de mejorar la argumentación de la Memoria de análisis de impacto normativo”.

3.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN:

En el apartado “1.2 Exposición de la población a los efectos perniciosos de la contaminación del aire derivada del tráfico urbano” se introducen los siguientes contenidos, reordenando el apartado:

“La protección de la salud pública frente a las consecuencias negativas sobre la salud humana derivadas de la exposición a niveles de dióxido de nitrógeno superiores a los valores límite establecidos es uno de los objetivos fundamentales de las sucesivas Directiva comunitarias en materia de calidad del aire, actualmente regulados en 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 (en adelante,



DCA). La regulación comunitaria ha sido transpuesta en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La Agencia Europea de Medio Ambiente es el organismo europeo competente en la evaluación y el seguimiento del medio ambiente de los Estados de la Unión Europea, incluyendo la competencia de análisis y seguimiento de la calidad del aire y la exposición por los ciudadanos a contaminantes como el dióxido de nitrógeno para su evaluación por la Comisión Europea.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) advierte anualmente del negativo impacto sobre la salud de la población europea derivado de la contaminación en la salud, particularmente en zonas urbanas, especialmente por su exposición a elevados niveles de NO₂, junto con las partículas en suspensión (PM) y el ozono troposférico.

La AEMA destaca que la contaminación ambiental derivada del dióxido de nitrógeno no solo ocasiona un impacto significativo sobre la salud de los ciudadanos europeos que viven en las áreas urbanas, sino que tiene también impactos económicos considerables en forma de reducción de esperanza de vida, incremento de los costes sanitarios y reducción de la productividad.

En sus informes de 2015 (página 9), 2016 (página 9), 2017 (página 9) y 2018 (página 8) la Agencia Europea de Medio Ambiente concluye que:

“Air pollution continues to have significant impacts on the health of Europeans, particularly in urban areas. It also has considerable economic impacts, cutting lives short, increasing medical costs and reducing productivity through working days lost across the economy.”

Por su parte, en sus informes de 2019 (página 8) y 2020 (página 7) la Agencia Europea de Medio Ambiente concluye que:

“Air pollution continues to have significant impacts on the health of the European population, particularly in urban areas. Europe’s most serious pollutants, in terms of harm to human health, are PM, NO2 and ground-level O3. Some population groups are more affected by air pollution than others, because they are more exposed or vulnerable to environmental hazards. Lower socio-economic groups tend to be more exposed to air pollution, while older people, children and those with pre-existing health conditions are more vulnerable. Air pollution also has considerable economic impacts, cutting lives short, increasing medical costs and reducing productivity through working days lost across the economy.”

A continuación se exponen los datos sobre muertes prematuras como consecuencia de la exposición a dióxido de nitrógeno (NO₂) oficialmente publicados por la Agencia Europea de Medio Ambiente, extraídos de sus informes anuales “Air quality in Europe”:

Muertes prematuras atribuibles a la exposición de NO₂:

AÑO INFORME	2015	2016	2017	2018	2019	2020
AÑO DATOS	2012	2013	2014	2015	2016	2018
ESPAÑA	5.900	4.280	6.740	8.900	7.700	6.800
UE -28	72.000	68.000	75.000	76.000	68.000	54.000

Los datos sobre mortalidad prematura se incluyeron por primera vez en el informe de 2015.





Las cifras correspondientes al año 2017 no aparecen recogidas en la tabla ya que, hasta el 2019 los informes recogían los datos por muertes prematuras sucedidas 3 años antes de la emisión del mismo, pero el informe del año 2020 recoge los datos correspondientes a 2 años antes. Los informes de la AEMA solo recogen los datos oficiales sobre mortalidad prematura, pero no incluyen los datos sobre morbilidad, enfermedades y reducción de la esperanza de vida que pueden encontrarse en investigaciones científicas. A continuación, se indica donde se encuentra recogida la información que ha dado lugar a la tabla anterior:

- **Informe 2015:**
Air quality in Europe — 2015 report.
Página 44: Tabla 9.2 Premature deaths attributable to PM2.5, O₃ and NO₂ exposure in 2012 in 40 European countries and the EU-28.
- **Informe 2016:**
Air quality in Europe – 2016 report.
Página 60: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28 in 2013.
- **Informe 2017:**
Air quality in Europe — 2017 report.
Página 57: Table 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5 (a), NO₂ (a) and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2014.
- **Informe 2018:**
Air quality in Europe — 2018 report.
Página 64: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2015.
- **Informe 2019:**
Air quality in Europe – 2019 Report.
Página 68: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2016.
- **Informe 2020:**
Air quality in Europe - 2020 Report
Página 108: Tabla 10.1 Premature deaths attributable to PM2.5, NO₂ and O₃ exposure in 41 European countries and the EU-28, 2018.

En el siguiente enlace se pueden descargar todos los informes publicados:

https://www.eea.europa.eu/publications#c7=en&c11=5&c14=air-quality-reports&c12=&b_start=0

4.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a Madrid ZBE:

JUSTIFICACIÓN DE ARTÍCULO 35 DE LA OMS: RESTRICCIONES ORDENACIONES TEMPORALES DE TRÁFICO POR MOTIVOS MEDIOAMBIENTALES



La regulación de artículo 35 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, tiene por objeto c proteger la salud y la integridad de los ciudadanos mediante la mejora de la calidad del aire para evitar o poner fin a los episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno u otros contaminantes ambientales, en cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios 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, 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 y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

Las medidas de ordenación temporal del tráfico reguladas en el artículo 35 de la OMS se aplicarán con carácter excepcional exclusivamente cuando se alcancen elevados niveles de contaminación atmosférica, con el único objetivo de proteger la salud de la población y cumplir con la normativa vigente y por el tiempo imprescindible para atajar el citado problema de salud pública y medioambiental.

La regulación del artículo 35 de la OMS es proporcional porque:

- a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano.
- b) Se establecen las restricciones absolutamente imprescindibles exclusivamente en los supuestos de contaminación ambiental conforme a lo previsto en la normativa comunitaria y española de calidad del aire y el Plan A de Calidad del Aire y cambio Climático.
- c) La aplicación de las restricciones absolutamente imprescindibles para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano se lleva a cabo de forma gradual en el espacio y en el tiempo, estableciendo medidas progresivamente más intensas o retirándolas en función de las necesidades de contención y superación de episodio de alta contaminación, lo que demuestra la proporcionalidad temporal y geográfica del precepto. Las restricciones se adoptan en función de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante.
- d) La regulación de artículo 35 de la OMS es proporcional porque se aplica por el tiempo absolutamente imprescindible para superar el episodio de contaminación y lograr que la calidad del aire en la ciudad de Madrid respete los niveles de inmisión en contaminantes ambientales establecidos por la normativa comunitaria y española de calidad del aire.

NECESIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

Información de Firmantes del Documento





El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

2. La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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 (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

3. El Proyecto normativo motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto "proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano:



“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

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

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

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

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.

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”.

4. El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de **dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal**, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

5. La regulación de Madrid ZBE es necesaria porque **sin la creación de Madrid ZBE**, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno imprescindible para dar cumplimiento a los valores límite establecidos por la normativa comunitaria y nacional de calidad de aire (la DCA, la LCA y el RCA).

Por tanto, la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

LEGALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. La regulación de Madrid ZBE responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, establecido en el artículo 15 de la Constitución Española de 1978, así como los derechos reconocidos en los artículos 43 y 45 del citado texto constitucional de la protección de la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado, respectivamente.



Así, en virtud del mandato constitucional recogido en los citados artículos corresponde al Ayuntamiento de Madrid, tutelar la salud pública a través de medidas preventivas; proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

2. Conforme a lo previsto en los artículos 38 y 39.1 de la LCREM, el artículo 25.2.g) de la LBRL y los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV el Ayuntamiento de Madrid tiene competencia para establecer restricciones y prohibiciones a la circulación de vehículos por motivos medioambientales.

La ordenación permanente del uso del espacio público y la circulación y el estacionamiento de vehículos para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire es una facultad legalmente atribuida por los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM.

Tal y como establece el artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“Artículo 21.3 OMS (Proyecto normativo).

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

3. Adicionalmente debe señalarse que el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA), atribuye a los municipios la competencia de “adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes”, por tanto se atribuye legalmente la competencia de restricción total del tráfico (en todas las vías del término municipal”) para los vehículos más contaminantes:

“Artículo 16.4 de la LCA (párrafo segundo)

Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras”.

4. Asimismo el Ayuntamiento de Madrid, en los términos de la legislación del Estado y de la Comunidad Autónoma, tiene atribuidas, en aplicación del artículo 25.2 b) y j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) las competencias para la protección del medio ambiente urbano, en particular, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas y para la protección de la salubridad pública.

5. En este mismo sentido el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del



medio ambiente, destacando el control sanitario de la contaminación atmosférica a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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 (en adelante, DCA); la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que dispone que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

RACIONALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. La motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE se ha adoptado conforme a evidencias científicas y de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico:

- a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

2. La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial analiza en el epígrafe 1 de su apartado "6.7.1 Impacto sobre la salud pública" el impacto positivo valorado por la Consejería

Información de Firmantes del Documento



de Sanidad de la Comunidad de Madrid en su "Informe de 10 de febrero de 2011, de la Dirección de Salud Pública, sobre el anteproyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de Madrid", que destaca que:

"La OMS (Organización Mundial de la Salud) considera la contaminación atmosférica, y más en concreto las partículas, cancerígena para los humanos y ha señalado que es uno de los principales riesgos ambientales para la salud. Reduciendo los niveles de contaminación, se puede reducir la carga de morbimortalidad por accidentes cardiovasculares, enfermedades cardíacas, cáncer de pulmón y enfermedades respiratorias crónicas".

"las propias características urbanas y meteorológicas, contribuye a que en la ciudad de Madrid, los problemas de superación de determinados contaminantes con impacto en salud constituyan un elemento de riesgo para la salud de la población, sobre todo, para la más vulnerable. Con frecuencia, los niveles de dióxido de nitrógeno (NO2) son superados en la Comunidad de Madrid, incumpliendo así la normativa europea".

A continuación, en los epígrafes 2 y 3 del apartado "6.7.1 Impacto sobre la salud pública" de la MAIN analiza el impacto sobre la salud y la valoración por Madrid Salud. Por su enorme relevancia la MAIN reproduce de forma íntegra y literal el "Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental", en forma de Anexo (páginas 273 a 297 de la MAIN inicial).

3. La regulación de Madrid ZBE satisface el principio de racionalidad porque se dirige a reducir progresivamente la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por ser los vehículos más contaminantes:

Los vehículos con clasificación ambiental "A" son los vehículos más antiguos y contaminantes. La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

- a) clasificación ambiental A: 0,705;
- b) clasificación ambiental: 0,453;
- c) clasificación ambiental C: 0,098;
- d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto un vehículo de clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO".

Lo que demuestra el elevado impacto ambiental de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.



PROPORCIONALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES:

1. El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

2. La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- e) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- a) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.
- f) Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- g) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- h) Porque se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma de un régimen transitorio racional y ponderado, para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la Disposición transitoria primera de la OMS.

Información de Firmantes del Documento



3. La regulación de “Madrid ZBE” es proporcional porque se limita a la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que mayor daño producen a la salud pública, a la salud de las personas y a la calidad del aire, aquellos que mayor impacto ambiental tienen por ser los vehículos más contaminantes por emitir varias veces más emisiones de dióxido de nitrógeno que el resto de vehículos.

Los vehículos más contaminantes que coinciden con los vehículos más antiguos. Por su antigüedad estos vehículos pueden tener más de 20 años, por lo que se trata de vehículos que tienen un mayor consumo energético, disponen de medidas menos actualizadas en materia de seguridad vial activa y pasiva, que pueden sufrir un mayor número de problemas y requerir reparaciones y que pueden considerarse económicamente amortizados.

4. La regulación de “Madrid ZBE” es proporcional porque la fecha de prohibición general de circulación de los vehículos A se estableció en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, que fue sometido a información pública y fue objeto de publicación oficial a los efectos previstos en el artículo 16 de la Ley de Calidad del Aire.

5. Por último debe señalarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público del España, de Europa y a nivel mundial, disponiendo de una red ferroviaria de cercanías, la red de metro, y una tupida red de autobuses urbanos que permiten que toda persona está conectada con el sistema público de transporte. Asimismo los ciudadanos disponen de un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxis, VTC, la posibilidad de arrendar automóviles turismo CERO emisiones, motos CERO emisiones, bicicletas eléctricas y VMP de corta duración y sin base fija, así como la posibilidad de realizar un arrendamiento de vehículos de mayor duración.

La regulación de Madrid ZBE satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y no discriminación:

Por todo lo anteriormente expuesto, la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, es legal, necesaria, racional, proporcional y no discriminatoria.

1º) Legal: porque se adopta de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, para dar cumplimiento a la legislación de salud pública y a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire.

2º) Necesaria: porque se adopta para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, la salud y la integridad física de las personas, y de protección de medio ambiente urbano. Sin esta medida resulta imposible otorgar a las personas la



necesaria protección de su salud y del medio ambiente urbano mediante una mejora sustancial de la calidad del aire, porque sin la creación de MZBE no resulta posible dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad de aire (DCA, LCA y RCA)

3º) Racional: porque se dirige a restringir progresivamente la circulación de los vehículos más contaminantes conforme al principio de responsabilidad del Derecho medioambiental comunitario y español (quien contamina debe asumir la consecuencia de su acción).

4º) Proporcional: a) Porque se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas. b) Porque se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO". c) Porque la prohibición de circulación de MZBE satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación. d) Porque se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma de un régimen transitorio racional y ponderado, para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la Disposición transitoria primera de la OMS.

En este sentido debe señalarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público del España, de Europa y a nivel mundial, disponiendo de una red ferroviaria de cercanías, la red de metro, y una tupida red de autobuses urbanos que permiten que toda persona está conectada con el sistema público de transporte. Asimismo los ciudadanos disponen de un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxis, VTC, la posibilidad de arrendar automóviles turismo CERO emisiones, motos CERO emisiones, bicicletas eléctricas y VMP de corta duración y sin base fija, así como la posibilidad de realizar un arrendamiento de vehículos de mayor duración.

Por último, hay que señalar que el servicio de transporte público colectivo dispone de capacidad sobrante para asumir un incremento de demanda de sus servicios. Asimismo se recuerda que están cambiando los modos de transporte, se está incrementando la concepción de la movilidad como servicio, el teletrabajo.

5ª) No discriminatoria: porque la regulación se centra en un elemento objetivo como la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, centrándose en los vehículos más contaminantes, aquellos cuya circulación tiene un mayor impacto sobre la salud pública, el medio ambiente urbano y la calidad de aire. Los regímenes transitorios



establecen una regulación objetiva, proporcional y no discriminatoria, facilitando el cumplimiento progresivo en el tiempo y en el espacio.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA DE LA OMS, APARTADO 2. RÉGIMEN TRANSITORIO DE MZBE:

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

1. La obligación general del artículo 6.5 de exhibición del distintivo ambiental resulta exigible desde el 24 de abril de 2019 para los vehículos con clasificación ambiental según su potencial contaminante B, C, ECO, CERO Emisiones y futuras categorías. Para los vehículos con clasificación ambiental A solo resultaría exigible a partir de los tres meses contados desde que la DGT creara el oportuno distintivo.

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

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

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

b) Los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del RGV y, que a fecha 1 de enero de 2022 no cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en

Información de Firmantes del Documento



la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

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

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

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

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

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

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

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

Justificación de la legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y no discriminación de la regulación de la Disposición transitoria primera apartado 2:



1º) Legalidad: es legal porque se adopta de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, para dar cumplimiento a la legislación de salud pública y a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire.

2º) Necesidad: es necesaria porque se adopta para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, la salud y la integridad física de las personas, y de protección de medio ambiente urbano. Sin esta medida resulta imposible otorgar a las personas la necesaria protección de su salud y del medio ambiente urbano mediante una mejora sustancial de la calidad del aire, porque sin la creación de MZBE no resulta posible dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad de aire (DCA, LCA y RCA)

3º) Racionalidad:

La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado atendiendo racionalmente al criterio objetivo del potencial contaminante de los vehículos, porque es el que permite satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, el derecho a la integridad física de las personas, el derecho a la salud y de protección de medio ambiente urbano para segura el derecho a un medio ambiente urbano que permita el desarrollo de la persona.

En este sentido es racional establecer un periodo transitorio para facilitar la adaptación de los ciudadanos a la norma, y que la regulación de ese régimen transitorio satisfaga el principio de racionalidad. En este sentido la regulación de Proyecto normativo satisface el principio de racionalidad porque:

1. Dado que la norma pretende una progresiva reducción de los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante, se considera más racional y proporcional establecer un régimen transitorio por fases temporales y, en su caso, mediante anillos geográficos, que establecer una restricción por horas o días, dado que dicha regulación podría ser más perjudicial a efectos de la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general, porque todos los vehículos contaminantes circularían simultáneamente los mismos días y horas, ocasionando posiblemente un perjuicio mayor que la transición ordenada en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21 y la Disposición transitoria primera apartado 2.
2. Dado que la norma pretende una progresiva reducción de los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante, se considera más racional y proporcional establecer una ordenación permanente del tráfico que restrinja la circulación de dichos vehículos más contaminantes por la totalidad de las vías públicas urbanas del término municipal de Madrid, porque si no se hiciera así el resultado sería un incremento de la circulación de los vehículos más contaminantes en determinadas vías con el consiguiente perjuicio para la salud pública y el medio ambiente urbano y muy especialmente para la población que viva o se encuentre en zonas próximas y no tan próximas a las vías en que se autorizara su circulación.
3. Dado que la norma pretende una progresiva reducción de los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano de los vehículos más contaminantes, los vehículos

Información de Firmantes del Documento



con clasificación ambiental A según su potencial contaminante, se considera racional determinar los vehículos A existentes en la ciudad de Madrid, por ser los que más se van a ver afectados más intensamente por dicha ordenación permanente de tráfico. Como consecuencia de alegaciones formuladas durante la información pública se establece que la fecha a considerar debe ser el 1 de enero de 2022, por ser la fecha en que comienza la eficacia de las restricciones circulatorias reguladas en el apartado 2.b).1.º de la Disposición transitoria primera.

4. Conforme a la normativa estatal de tráfico se atiende al registro a la domiciliación del de los vehículos en la ciudad de Madrid, que constituye un dato objetivo. Conforme a la legislación de haciendas locales es sujeto pasivo de IVTM la persona que sea titular del vehículo a fecha 1 de enero de cada ejercicio.

Como establece reiteradamente el apartado 2 de la Disposición transitoria primera los regímenes transitorios se establecen *“con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino podrán acceder y circular por Madrid ZBE”*.

5. La regulación del apartado 2.a) permite, por tanto, obtener una imagen de los vehículos que más se van a ver afectados por la regulación de Madrid ZBE, y que por tanto deben disponer del régimen de adaptación del apartado 2.a) de la Disposición transitoria primera. El objetivo principal es disuadir de que se incrementen los efectos perniciosos sobre la salud humana y el medio ambiente urbano derivados de la circulación de los vehículos más contaminantes, que se produciría a ciencia cierta si se incrementara el número de vehículos con clasificación ambiental A domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro de Vehículos de la DGT y, por tanto, de alta en el IVTM de la ciudad de Madrid.

Por ello es racional que los vehículos que a fecha 1 de enero de 2022 cumplieran ambos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid puedan acceder a y circular por Madrid ZBE mientras den cumplimiento en el tiempo a ambos requisitos, incluso aunque su titularidad sea objeto de transmisión, ya sea inter vivos por mortis causa, onerosa o gratuita. Si una vez transmitido el vehículo dejara de cumplir cualquiera de los dos requisitos se le aplicará el régimen transitorio dispuesto en las letras b) o d) en función de su clasificación por el criterio de construcción.

Por ello es igualmente racional que a aquellos vehículos que a fecha 1 de enero de 2022 cumplieran ambos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, pero que con posterioridad a dicha fecha dejaran de cumplir alguno de estos dos requisitos, les resulte de aplicación el régimen transitorio de los apartados 2.b) o 2.d) de la Disposición transitoria primera, atendiendo a la clasificación del vehículos según su construcción y, si se tratase de un turismo, de su clasificación conforme al criterio de utilización, en igualdad de condiciones con los vehículos que a fecha 1 de enero de 2022 no los cumplían. Con ello se satisface plenamente los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad e igualdad y no discriminación.

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

Información de Firmantes del Documento



6. La regulación del artículo 2.b) de la Disposición transitoria primera permite la adaptación a la norma de los vehículos turismo clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización que a fecha 1 de enero de 2022 no den cumplimiento a cualquiera de los dos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid. Se trata de una regulación racional porque permite progresar en la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano al tener por objeto a algunos de los automóviles de tipo turismo habitualmente empleados, al tiempo que se garantiza la satisfacción de principio de proporcionalidad porque:

- a) se establece un régimen transitorio para garantizar la progresiva adaptación en el tiempo a lo largo de dos años y el espacio, conforme a la distribución de las vías públicas urbanas del término municipal en función de anillos concéntricos que parten desde el centro de la ciudad hacia el exterior;
- b) la ciudad de Madrid dispone de uno de los sistemas de transporte público colectivo regular de viajeros mejores de Europa y del mundo, así como un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxi, VTC y la posibilidad de arrendar vehículos de uso compartido (coches, motos, bicicletas eléctricas y VMP destinados a su arrendamiento de corta duración sin base fija en el espacio público).

7. El apartado 2.c) de la DT 1ª recoge la regulación necesaria para garantizar racionalmente la movilidad de las personas con movilidad reducida. La exigencia del alta en el Sistema de gestión de Madrid ZBE es racional porque las personas con movilidad reducida pueden conducir o emplear en su transporte cualquier vehículo siempre que hagan uso reglamentario de la TEPMR.

8. Por su parte la regulación del apartado 2.d) de la DT 1ª contiene el régimen transitorio aplicable a los vehículos incluidos en el resto de supuestos. Esta regulación establece un régimen idéntico para los vehículos automóviles, que no sean turismo que no figuren clasificados en el Registro de Vehículos en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno), que a fecha 1 de enero de 2022 o con posterioridad no den cumplimiento a cualquiera de los dos requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid.

Esta regulación satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad e igualdad y no discriminación porque ofrecen el mismo tratamiento a todos los vehículos "con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino podrán acceder y circular por Madrid ZBE", ofreciendo el mismo tratamiento a los vehículos no turismo empleados por las actividades económicas (furgonetas, furgones, camiones, minibuses, autocares, vehículos especiales...) de forma que se garantizan los principios de proporcionalidad y no discriminación a efectos de los artículos 5 y siguientes de la Ley de Garantía de la Unidad del Mercado.

9. Por último, el apartado 2.d) de la DT 1ª establece un régimen transitorio que permite la circulación a partir del 1 de enero de 2025 exclusivamente a los siguientes vehículos:

- a) los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, al objeto de proteger los derechos de las personas con movilidad reducida



que sufran limitaciones o problemas de movilidad más agudos y que, por ello, deben ser acreedores de una especial protección con mayor extensión en el tiempo;

b) los vehículos de extinción de incendios para garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de seguridad de las personas, de protección de medio ambiente urbano y del patrimonio frente a incendios;

c) los vehículos de las Fuerzas Armadas para garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de seguridad, seguridad de las personas y de la defensa nacional;

d) y los vehículos históricos en los términos regulados por el Reglamento de Vehículos Históricos (RVH), al objeto de satisfacer el interés de protección de su valor histórico.

4º) Proporcional:

a) Porque se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

b) Porque se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

c) Porque la prohibición de circulación de MZBE satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental comunitario y nacional popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

d) Porque se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma de un régimen transitorio racional y ponderado, para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la Disposición transitoria primera de la OMS.

5ª) No discriminatoria: La regulación de artículo 21 y el apartado 2 de la DT 1ª satisface el principio de igualdad y no discriminación porque la regulación y creación de Madrid ZBE pretende ofrecer una protección medioambiental mínima a todas las personas que residen, visiten, trabajen o se encuentren por cualquier motivo en la ciudad de Madrid. La regulación de Madrid ZBE tiene por objeto la igualdad en la protección de la salud humana y el medioambiente urbano.

Satisface el principio de no discriminación porque la regulación se centra en un elemento objetivo como la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, centrándose en los vehículos más contaminantes, aquellos cuya circulación tiene un mayor impacto sobre la salud pública, el medio ambiente urbano y la calidad de aire.

Como establece reiteradamente el apartado 2 de la Disposición transitoria primera los regímenes transitorios se establecen "con independencia del domicilio de la persona titular, del

Información de Firmantes del Documento





motivo de movilidad y de su origen y destino podrán acceder y circular por Madrid ZBE". Se trata de una regulación objetiva que solo atiende a razones subjetivas cuando regula el régimen transitorio de los vehículos empleados en la conducción por o el transporte de personas con movilidad reducida, regulado en el apartado 2.c) de la Disposición transitoria primera, atendiendo a la regulación estatal y autonómica sobre igualdad de las personas con discapacidad y de uso de la TEPMR.

La regulación satisface el principio de no discriminación porque otorga igual régimen transitorio a los vehículos no turismos empleados en el ejercicio de actividades económicas, con independencia del origen de la empresa o autónomo, porque los vehículos no turismos son los que necesariamente deben emplearse para el desarrollo de determinadas actividades económicas y porque la circulación de los vehículos turismos debe llevarse a cabo en iguales condiciones que el resto de ciudadanos que dispongan de un automóvil de tipo turismo, atendiendo a si cumplen o no requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV y figurar de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid a fecha 1 de enero de 2022.

Los regímenes transitorios establecen una regulación objetiva, proporcional y no discriminatoria, facilitando el cumplimiento progresivo en el tiempo y en el espacio.

5.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a la afeción a la libertad de circulación de la regulación de las ZBE: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. Madrid ZBE:

La regulación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica) es respetuosa y perfectamente compatible con la libertad de circulación de las personas:

1. La libertad de circulación, reconocida y protegida por el artículo 19 de la Constitución Española de 1978, constituye el derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional, a entrar y salir libremente de España en los términos legalmente establecidos que no podrán ser limitados por motivos políticos o ideológicos.

Como señala la sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de justicia de Madrid, en el fundamento jurídico séptimo su Sentencia 333/2019, de 24 de abril de 2019 (recurso nº 18/2017):

"Estrechamente relacionado con el derecho a la libertad y a la seguridad que consagra el artículo 17 de la Constitución española, entendida como una libertad deambulatoria o de movimiento, el derecho a la libertad de circulación a que hace mención el artículo 19 de nuestra Norma Suprema pertenece, asimismo, a la denominada genéricamente "libertad personal" pero hace referencia a los lugares en los que uno puede estar o donde puede moverse. El valor o bien jurídico protegido por el derecho que estamos tratando es la posibilidad de fijar uno mismo el lugar donde estar de manera transitoria o permanente (STC 28/1999), imponiendo en su faceta negativa a los poderes públicos el deber de no interferir en la elección personal del lugar de estancia y/o residencia.



Lo que consagran las normas aludidas, sin embargo, es una libertad personal -esto es, referida a la estancia, deambulaci3n, desplazamiento, establecimiento o residencia de personas f3sicas (y jur3dicas, en lo que resulte referible a las mismas el derecho que estamos examinando)- pero no aparece constitucionalmente consagrado ni debe reputarse comprendido en el 3mbito de protecci3n reforzada correspondiente una forma espec3fica de efectividad del derecho en cuesti3n y, m3s en concreto, que el desplazamiento deba tener lugar necesariamente mediante el uso de veh3culos de motor, forma espec3fica de desplazamiento que tampoco reputamos reconducible a la libertad de circulaci3n de bienes a que hace menci3n el art3culo 139.2 de la Constituci3n, intimamente relacionado con la unidad de mercado -que supone la libertad de circulaci3n sin traba por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra y la igualdad de las condiciones b3sicas de ejercicio a la actividad econ3mica- y el derecho a la libertad empresarial que consagra el art3culo 38 de la Norma Suprema, proscribiendo condiciones o requisitos concretos que sean discriminatorios o proteccionistas.

Pero es que, a3n de entenderse afectado el derecho de circulaci3n por las restricciones al tr3fico y circulaci3n de veh3culos de motor que el Protocolo aqu3 impugnado contempla, en cualquier caso el referido derecho, como todos los que la Constituci3n consagra como derechos fundamentales, no es absoluto y es susceptible de ser sometido a l3mites siempre que, entre otras exigencias (en particular que la medida limitativa cuente con habilitaci3n legal espec3fica), los mismos vengan impuestos por causas que justifiquen restricciones a la libertad de circulaci3n, siendo que, como afirma la STC 84/2013, de 11 de abril (RJ 6), es doctrina consolidada de ese Tribunal que "no toda medida que incida en la libre circulaci3n de bienes -y personas- por el territorio nacional es necesariamente contraria al art. 139.2 CE , sino que 3nicamente lo ser3 cuando persiga de forma intencionada la finalidad de obstaculizar la libre circulaci3n o genere consecuencias objetivas que impliquen el surgimiento de obst3culos que no guarden relaci3n y sean desproporcionados respecto del fin constitucionalmente l3cito que pretenda la medida adoptada (STC 37/1981, fundamento jur3dico 2)" (STC 66/1991, de 22 de marzo, FJ 2)".

2. La OMS dispone de expresa habilitaci3n legal, conforme a lo previsto en el art3culo 7.b) de la LTSV, para regular "los usos de las v3as urbanas, haciendo compatible la equitativa distribuci3n de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tr3fico rodado y con el uso peatonal de las calles, as3 como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotaci3n de los aparcamientos, prestando especial atenci3n a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan veh3culos, todo ello con el fin de favorecer su integraci3n social".

Asimismo el Ayuntamiento de Madrid dispone de expresa habilitaci3n legal para regular mediante ordenanza de movilidad los distintos usos de las v3as y los espacios p3blicos urbanos de tr3nsito y circulaci3n de personas, animales y veh3culos, as3 como dicho tr3nsito y circulaci3n, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulaci3n, el de estacionamiento, el deportivo y el l3dico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garant3a de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tr3fico, la protecci3n del medio ambiente y la protecci3n de la integridad de los espacios p3blicos y privados, en virtud de lo previsto en el art3culo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del r3gimen especial de Madrid (en adelante LCREM).



3. Las restricciones impuestas para la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las zonas de bajas emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP) establecidas en la OMS no implican una privación del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y con el “derecho” constitucional a la protección de la salud, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera, y por ende su circulación perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como es la salud pública y el derecho de éstos a un medio ambiente urbano adecuado.

4. La creación de “Madrid ZBE” y las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europea y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.

En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética **viene impulsada desde la Unión Europea**.

El proyecto normativo, y muy especialmente la creación de “Madrid ZBE” y de las “ZBEDEP” “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” desarrollan obligaciones jurídicas establecidas por la normativa comunitaria y estatal básica, y son plenamente compatibles con los objetivos establecidos desde la Unión Europea y el Gobierno de España.

La movilidad sostenible articulada a través del proyecto normativo es clave para avanzar en la neutralidad climática y para avanzar en el cumplimiento de los objetivos comunitarios de descarbonización a largo plazo, a más tardar en 2050, que algunos países de la Unión Europea pretenden adelantar a la próxima década de los años treinta.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia” y del “Marco Estratégico de Energía y Clima” para el impulso de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte.

Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

5. Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050. Sin embargo, **la protección de la salud de las personas no puede postergarse 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas**. La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las



ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

6. El hecho de que la normativa de tráfico ordene el uso de las vías públicas por los vehículos no supone vulneración alguna del derecho fundamental a la libre circulación porque dicho derecho no ampara la circulación en el tipo de vehículo que cada persona desee, sino que la circulación de los vehículos se regula en atención a las características técnicas de los mismo y las vías y a la ordenación del uso de las vías y los espacios susceptibles de circulación de vehículos.

JUSTIFICACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE LOS PMR DE DARSE DE ALTA EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE MADRID ZBE Y DE LAS ZBEDEP DISTRITO CENTRO Y PLAZA ELÍPTICA (ANEXOS II, III Y IV DE LA OMS).

Dado que la tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida no está vinculada a la matrícula de un vehículo concreto, sino que permite su uso en aquel vehículo que se emplee en su conducción o transporte por la persona titular de dicha tarjeta, por lo que el Ayuntamiento de Madrid no tiene conocimiento de qué vehículo emplea la persona con movilidad reducida para su desplazamiento o transporte, las gestiones de alta en los sistemas de gestión de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen la única forma de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

Las gestiones en el Ayuntamiento de Madrid pueden realizarse de manera telemática sin que se exija la presencia del interesado.

La regulación de los anexos II, III y IV detalla el sistema de gestión de la ZBEDEP y el sistema de control de acceso a dicha zona. El sistema de gestión de la ZBEDEP Distrito Centro permite su acceso y gestión de forma telemática, fácil y accesible por los ciudadanos, incluyendo las personas con movilidad reducida. El Ayuntamiento de Madrid dispone de una amplia experiencia en la gestión de la Administración electrónica en el marco del compromiso de su continua mejora para la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROHIBICIÓN DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS “CLÁSICOS”: VEHÍCULOS CON CLASIFICACIÓN AMBIENTAL A NO MATRICULADOS COMO VEHÍCULOS HISTÓRICOS.

1. La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión



Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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 (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano.

2. La regulación de la prohibición de circulación de los citados vehículos es proporcional porque:

- a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".
- c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- d) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el

Información de Firmantes del Documento



proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, no se daría cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados).

3. Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.
- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

4. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

5. Los vehículos con clasificación ambiental "A" y "B" son los vehículos más antiguos y contaminantes.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- a) clasificación ambiental A: 0,705;
- b) clasificación ambiental: 0,453;
- c) clasificación ambiental C: 0,098;
- d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Lo que demuestra el elevado impacto ambiental de estos vehículos, impacto que se ve agravado en el caso de los vehículos con clasificación ambiental "A" y "B" empleados para el transporte



de viajeros que llevan a cabo un uso muy intensivo del espacio público al circular un número elevado de horas al día y realizar un kilometraje elevado.

6. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un "clásico" que puede circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico.

7. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, por determinadas vías, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A por determinadas vías de la ciudad supondría privar de dicha protección a las personas, especialmente a quienes residan o se encuentren en la proximidad de dichas vías.
- a) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un "clásico" que puede circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).



Información de Firmantes del Documento



8. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, los fines de semana o determinados días, entendiéndose como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A los fines de semana o determinados días u horarios resultaría contraria al principio de racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), y porque supondría privar de dicha protección a las personas, especialmente a quienes residan o se encuentren en la proximidad de las zonas los días en que dichos vehículos circularan.
- c) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un "clásico" que podría en tal caso, si se aceptara la alegación, circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).

9. No es posible autorizar la circulación de los vehículos clásicos, con un kilometraje determinado, entendiéndose como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A con un determinado kilometraje anual, si bien permitiría limitar las consecuencias negativas para la salud y el medio ambiente urbano derivadas de su circulación, de forma proporcional a la intensidad de la limitación de kilometraje anual, supondría privar de dicha protección a las personas.





- d) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que el Ayuntamiento de Madrid carece de medios de control para ello. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).

10. Sin perjuicio de ello y en relación a los “vehículos históricos”, que no a los “vehículos clásicos”, debe señalarse que tanto el artículo 21 como la Disposición Transitoria primera apartado 2.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regulan “Madrid Zona e Bajas Emisiones” (Madrid ZBE), exceptúan de la prohibición de circulación de los “A” a los vehículos históricos (aquellos matriculados como tales conforme a lo previsto en el RVH), sin exigir el requisito adicional de que sus titulares estén empadronados en Madrid ZBE.

6.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a la afeción a la libertad de circulación de la regulación de las ZBE: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. Madrid ZBE:

La regulación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica) es perfectamente compatible con el hecho de que un vehículo haya pasado la ITV por tratarse de obligaciones jurídicas que responden a finalidades distintas aplicables simultáneamente :

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.



Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

7.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a la aplicación de la clasificación ambiental de los vehículos en la regulación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica):

Empleo de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante para la regulación de Madrid ZBE y las ZBE Distrito Centro y Plaza Elíptica:

1. El origen del distintivo ambiental se encuentra en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera (2013-2016) aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural en el que se fijaron, entre otros objetivos, la creación de un marco normativo a nivel estatal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y la implementación de un sistema de clasificación de vehículos según la contaminación que emitan, lo que se conoce como distintivos ambientales. Así, como el propio Plan señala la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico. En este sentido la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, señala en su parte expositiva que:

“La calidad del aire, la protección de la atmósfera y la preservación de la salud forman parte de las principales preocupaciones sociales y gubernamentales. Instituciones Internacionales, la Unión Europea a través de las directivas de calidad del aire y de reducción y control de las emisiones, así como los Estados miembros o terceros países, trabajan bajo el objetivo común de la reducción de los niveles de contaminación atmosféricos. Considerando además que una parte importante de la contaminación en las grandes ciudades está provocada por el tráfico rodado, los esfuerzos actuales se centran, con carácter general, en elaborar directrices de gestión del tráfico que, por un lado, permitan la eliminación total o parcial de la circulación sobre determinadas zonas y, por otro, favorezcan el empleo de medios de transportes alternativos de cero o bajas emisiones.

En esta misma línea, el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, afirmaba que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propuso, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, que se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de





aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico como, por ejemplo, la priorización de la utilización de ciertos vehículos en determinadas vías o la exención en el pago o su bonificación en los estacionamientos regulados.

El distintivo ambiental, consistente en un dispositivo adhesivo de ubicación interna o externa en el vehículo, permite su identificación visual e inmediata, tanto por medios humanos como automáticos, y facilita la aplicación y el control efectivo de las medidas anteriores, toda vez que las autoridades correspondientes pueden comprobar de forma inmediata que el vehículo está autorizado a circular en ese momento.

De acuerdo con lo expuesto, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ha clasificado la totalidad del parque obrante en el Registro de Vehículos a través de criterios estrictamente ambientales, asignando a cada vehículo una categoría dentro de la escala ambiental creada. Así, se han creado cinco categorías de vehículos: 0 emisiones, ECO, C, B y A. Correlativamente, se ha diseñado para las cuatro primeras categorías un distintivo ambiental, con la misma denominación que la categoría a la que pertenece, quedando la categoría A sin distintivo”.

Por motivos de seguridad jurídica la citada Orden PCI/810/2018, de 27 de julio considera imprescindible que tanto la clasificación de los vehículos por criterios contaminantes como los distintivos que los identifican, pasen a regularse en el Reglamento General de Vehículos, norma que debe contemplar esta materia.

A estos efectos, la citada Orden Ministerial modifica el anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, para incorporar un nuevo apartado que contemple la clasificación de los vehículos en función de criterios contaminantes, con la denominación «E. Clasificación de vehículos por su potencial contaminante». Como consecuencia de la creación de esta nueva clasificación, se modifica el apartado A. «Definiciones» del mismo anexo II con el fin de introducir nuevas definiciones de vehículos por tipo de combustible empleado. De este modo, se recoge la realidad actual, en la que un porcentaje creciente de vehículos en España ya incorpora tecnologías de propulsión a través de energías alternativas, más allá de las tradicionales energías fósiles. También se modifica el anexo XI «Señales en los vehículos», para añadir una nueva señal relativa a los diferentes distintivos ambientales que se asignan a cada categoría de vehículo según su potencial contaminante, con la denominación de «V-25 Distintivo ambiental».

2. La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente:

Clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio
A 0,705; B 0,453; C 0,098; ECO 0,015; CERO 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.



8.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a la justificación de la igualdad:

JUSTIFICACIÓN DE IGUALDAD DE LOS CIUDADANOS EN LA REGULACIÓN DE LA OMS (MADRID ZBE, ZBEDEP DISTRITO CENTRO Y PLAZA ELIPTICA):

1. La igualdad normativa se consigue desde el momento en que esta regulación pretende otorgar una misma protección a toda la ciudadanía y a todas las personas que visiten y disfruten de la ciudad de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal de carácter básico en materia de calidad del aire.

Para ello, el Ayuntamiento de Madrid ha planteado la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, de tal forma que las medidas para mejorar el medio ambiente y la calidad del aire sean transversales y globales y no se centren únicamente en un distrito específico. Esto no es óbice para que la ordenanza establezca un régimen especial para aquellas zonas en las que las necesidades medioambientales son más acusadas. A tal efecto se crean las denominadas ZBEDEP, a las que se otorga un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas así como la especificación de los contenidos regulatorios exigibles para futuras nuevas ZBEDEP que, en su caso, fuera necesario crear para proteger la salud humana y lograr el cumplimiento de la legislación estatal de calidad del aire.

2. En este sentido debe recordarse que una de las finalidades de Madrid ZBE es garantizar una protección básica a todas las personas que residan o se encuentren en cada momento en la ciudad de Madrid, frente a las ZBEDEP que otorgan una protección esencial a quienes residan en las zonas con problemas agravados de contaminación ambiental.

3. Las restricciones impuestas para la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las zonas de bajas emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP) establecidas en la OMS no implican una privación del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y con el “derecho” constitucional a la protección de la salud, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera, y por ende su circulación perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como es la salud pública y el derecho de éstos a un medio ambiente urbano adecuado.

4. Su regulación, por tanto, resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer razones de interés general como la protección de la salud pública y el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona

9.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

JUSTIFICACIÓN DE LA REGULACIÓN DE ACCESO DE VTC A LAS ZBEDEP:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los





niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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 (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2. La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3. La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4. El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para





proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en 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 (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

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

a) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

b) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

c) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

d) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

e) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

f) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

g) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

i) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*



3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

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

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

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



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.

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”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

5. La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano.

6. La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- a) clasificación ambiental A: 0,705;
- b) clasificación ambiental: 0,453;
- c) clasificación ambiental C: 0,098;
- d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

7. El artículo 23 establece un régimen general de acceso y circulación de acceso a la ZBEDEP de Distrito Centro para vehículos con distintivo ambiental CERO y ECO.

Los vehículos de transporte con conductor (VTC) que dispongan de clasificación ambiental ECO o CERO EMISIONES según su potencial contaminante pueden acceder y circular por la ZBEDEP Distrito Centro con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera



y las normas de gestión del anexo III, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d).4º de la OMS:

“Artículo 23.3 OMS (Proyecto)

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

4º) Los vehículos con categoría CERO Emisiones o ECO de clasificación ambiental, salvo los vehículos industriales con categoría ECO de clasificación ambiental que estarán sujetos a los horarios de acceso que establece el apartado 4 de la disposición transitoria tercera”.

Por tanto, en contra de lo que sostiene la alegación, la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro favorece el uso de los servicios VTC mediante vehículos ECO o CERO por su menor impacto ambiental sobre la salud de las personas.

8. El artículo 23.3.e).5º de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, permite el acceso y la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental 24 según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, a los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental B o C, con servicio previamente contratado con origen o destino en Distrito Centro, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda:

“Artículo 23.3 OMS (Proyecto)

e) Se permite el acceso y la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III:

5.º Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental B o C, con servicio previamente contratado con origen o destino en Distrito Centro, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda”.

8. La regulación del artículo 23.3.e).5º de la OMS satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, y proporcionalidad:

- 1) Legalidad:** La exigencia de la previa contratación de un servicio de transporte con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro se ajusta plenamente a la regulación de transporte de los VTC, que no pueden circular por las vías públicas en busca de viajeros ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto, es decir, los vehículos VTC únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado,



conforme a lo previsto en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT), aprobado por Real Decreto 121/1990, de 28 de septiembre:

“Artículo 182 del ROTT.

1. Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministro de Fomento.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto”.

2) Necesidad: La regulación de artículo 23.3.e).5º de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, satisface las razones imperiosas de interés general de protección de la integridad física y los derechos de las personas, la protección de la salud pública, el cumplimiento de la normativa estatal de transporte mediante VTC, y la protección de los derechos de las personas y la protección del medio ambiente urbano en los términos definidos en los artículos 22.1, 22.2 y 23.1 de la OMS y la MAIN.

3) Racionalidad: Dado que conforme a la normativa estatal de transporte solo pueden circular los VTC que tengan un servicio precontratado, solo está justificado que accedan y circulen por las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica aquellos VTC que necesiten circular por el interior de la correspondiente ZBEDEP para dejar o recoger al viajero en una vía situada en el interior de dicha ZBEDEP, es decir, solo deben acceder como servicio de transporte aquellos vehículos que indefectiblemente necesitan acceder a dicha zona.

No es racional que accedan VTC en servicio contaminantes a las ZBEDEP, que empleen vehículos con clasificación ambiental B y C, circulen por las zonas que requieren una especial protección medioambiental por los problemas agravados de calidad del aire que sufren y su impacto sobre la salud pública.

Para cualquier otro motivo de acceso o circulación que no sea la prestación del servicio el régimen de acceso no puede ser otro que el general, puesto que lo que habilita la entrada es precisamente la prestación del servicio de transporte que requiera acceder a la correspondiente ZBEDEP para dejar o recoger un viajero. Por tanto, prohibir la entrada de vehículos con distintivo ambiental B o C sin servicio contratado es una medida proporcional, ya que no impacta en la prestación del servicio.

4) Proporcionalidad: La regulación es proporcional porque:



- a) Los VTC llevan a cabo un uso muy intensivo de la vía pública, realizando una media de 170 kilómetros diarios.
- b) Es una medida proporcionada, puesto que el establecimiento de excepciones a la circulación de vehículos “B” y “C” tiene como objeto permitir el desarrollo de la actividad profesional de transporte de viajeros mediante vehículos de alquiler con conductor (VTC) que, como establece su normativa reguladora, sólo puede hacerse en régimen de precontratación de los servicios. La entrada en la ZBEDEP deberá estar justificada por la prestación del servicio que requiere necesariamente acceder a la correspondiente ZBEDEP para dejar o recoger a un viajero.
- c) Los VTC que emplean vehículos con clasificación ambiental B y C suponen un impacto medioambiental muy superior a la de los vehículos ECO y CERO EMISIONES.
- d) Es proporcional establecer dicha regulación para limitar la afección de la contaminación en las zonas que sufren un mayor impacto ambiental por la elevada circulación de vehículos y la consecuente elevada contaminación del aire.
- e) La disposición transitoria tercera establece un régimen transitorio proporcional.
- f) La regulación del artículo 23.3.e).5º de la OMS es proporcional porque solo se exige a los vehículos más contaminantes. Pese a que conforme a lo previsto en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres debería aplicarse la misma exigencia a los VTC ECO y CERO, se ha considerado que en atención al menor impacto sobre la salud pública y el medio ambiente de estos vehículos menos contaminantes debe primar dicha condición menos contaminante, autorizándose su acceso de los VTC ECO y CERO EMISIONES en virtud del artículo 23.3.d).4º de la OMS.

9. La regulación de artículo 23.3.e).5º de la OMS no resulta discriminatoria respecto de la contenida en el artículo 23.3.e).4º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, porque:

- a) La regulación no es discriminatoria porque establece idéntica posibilidad de acceso para las VTC y los Taxis CERO Emisiones y ECO, que pueden acceder en idénticas condiciones en los términos regulados en el artículo 23.3.d.4º): *“4.º Los vehículos con categoría CERO Emisiones o ECO de clasificación ambiental, salvo los vehículos industriales con categoría ECO de clasificación ambiental que estarán sujetos a los horarios de acceso que establece el apartado 4 de la disposición transitoria tercera”*. Por tanto, dado que la creación de la ZBEDEP satisface las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y del medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas de tráfico motorizado, si un VTC quiere acceder sin la limitación de la precontratación exigida por el artículo 182 del ROTT estatal basta con que tenga adscrito un vehículo CERO Emisiones o ECO.



- b) Asimismo los apartados 4º y 5º referidos, respectivamente, a los Taxis y VTC con clasificación ambiental B o CE según su potencial contaminante no son discriminatorios porque regulan atendiendo a las condiciones específicas de circulación de Taxis y VTC conforme a su respectiva y específica normativa estatal y autonómica sectorial reguladora.
- c) Por la propia regulación del Taxi, éstos pueden acceder a la ZBEDEP para recoger clientes en las “paradas” así como para captar clientes a mano alzada. En este sentido debe recordarse que el Taxi se trata de un servicio sometido a tarifas reguladas a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM y que como establece la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo en su STS 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017):

“El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingenciación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.

El mantenimiento de un servicio de transporte urbano semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas”.

10. La limitación a los vehículos VTC con clasificación ambiental B y C es plenamente acorde a los artículos 5 y siguientes de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM) porque satisface los siguientes principios:

- a) **Legalidad:** es legal porque se ajusta a la regulación estatal y autonómica del servicio de transporte mediante VTYC que solo permite circular para la prestación de un servicio precontratado de transporte, limitación que no tiene el Taxi.
- b) **Necesidad:** Es necesaria la limitación de número de vehículos que acceden a al ZBEDEP para satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire.
- c) **Racionalidad:** Es racional para la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire,



limitar el acceso a aquellos VTC que necesiten acceder por disponer de un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro en los términos del artículo 23.3.e).5º de la OMS. El artículo 23.3.e).4º establece también limitaciones medioambientales para los Taxis con clasificación ambiental B y C según su potencial contaminante.

- d) Proporcionalidad: Es proporcional porque es la medida menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica, dado que por su propia regulación los VTC que solo pueden circular si están prestando un servicio de transporte previamente contratado conforme a lo previsto en el ROTT estatal. En este sentido debe recordarse que el artículo 23.3.e) permite el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro *“en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III”*. Por ello, solo resulta imprescindible que las VTC con clasificación ambiental B o C accedan a la ZBEDEP Distrito Centro cuando tengan un servicio previamente contratado con origen o destino en la citada ZBEDEP, resultando a todos los efectos un vehículo privado que debe someterse a las restricciones de acceso cuando no dispongan de servicio precontratado o el servicio precontratado no tenga como origen o destino la ZBEDEP Distrito Centro, dado que no resulta racional ni necesario su circulación por la ZBEDEP por la especial protección ambiental que requiere la ZBEDEP en los términos recogidos en el Proyecto normativo y la MAIN para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire. Es la medida menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica porque si un VTC quiere acceder sin la limitación de la precontratación exigida por el artículo 182 del ROTT estatal, recogida en el artículo 23.3.e).5º de la OMS basta con que adscriba a la autorización VTC un vehículo CERO Emisiones o ECO, algo sencillo considerando que la inmensa mayoría de los VTC son vehículos en *renting*.
- e) No discriminación: Los apartados 4º) y 5º) del apartado 23.3.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo no son discriminatorios porque responden a las características propias de la circulación de vehículos de Taxis y VTC respectivamente conforme a la regulación sectorial de transporte específicamente aplicable a cada uno de ellos, no pudiendo pretenderse la equiparación en aquello que pueda beneficiarles cuando no se pretende la misma equiparación en aquellos que pudiera perjudicarles. En este sentido debe recordarse que a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM el Taxi es un servicio de interés público sometido a tarifas reguladas y a una intensa regulación para proteger los derechos de las personas usuarias de dicho servicio de transporte urbano en los términos citados de la 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017).

Justificación de la no regresividad de las nuevas excepciones del artículo 23 de la OMS que regula la ZBEDEP Distrito Centro respecto de la ZBE Madrid Central:



La insuficiencia de las medidas contempladas en el “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la regulación contenida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de Octubre de 2018, así como el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, acreditan la necesidad de modificar la OMS para incluir regulaciones adicionales que permitan proteger eficazmente el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud y el cumplimiento de la obligación de los poderes públicos de proteger la salud pública.

La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.
- e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA) .

Por lo tanto, no ha existido ninguna regresión en las medidas aplicadas en la mejora de la calidad del aire sino, todo lo contrario, se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Centro y Plaza Elíptica, donde se han establecido nuevas restricciones en función tanto de la potencialidad contaminante del vehículo como del sector de actividad al cual pertenece el mismo.

En concreto, y en lo que a la ZBEDEP “Distrito Centro” se refiere, hay que aclarar que los comerciantes ya tenían derecho a tramitar sus permisos de acceso a la zona a través de las Asociaciones mientras que ahora lo podrán hacer de manera directa; los aparcamientos de motos se crean precisamente para mejorar la movilidad y que las mismas estacionen fuera de

Información de Firmantes del Documento



las aceras y, de esta manera, no se vea afectada la accesibilidad de los peatones; la regulación del artículo 195 de la OMS relativa a las VTC ya les exige que sean 0 emisiones o ECO en los términos de la Disposición Transitoria 2ª; y, por último, debe señalarse que el Proyecto normativo ha incluido las excepciones imprescindibles para garantizar seguridad jurídica, la necesidad, racionalidad y proporcionalidad que debe guiar toda actuación administrativa.

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” son una manifestación normativa del desarrollo de los planes y estrategias municipales para la mejora de la calidad del aire. Concretamente, del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Por su parte, el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en septiembre del 2019 recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la adopción de muchas otras medidas, que no se aplican únicamente es un distrito particular, sino que afectan a toda la ciudad en su conjunto. Entre estas medidas, se encuentra la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar Madrid Central de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorre el perímetro de Madrid Central. La Estrategia Madrid 360 planifica las restricciones de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental cuyo desarrollo jurídico da lugar a la creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, mediante la modificación de la OMS.

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23 de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) satisface el principio de legalidad en la medida en que pretende armonizar el ejercicio de otros derechos concurrentes de forma compatible con la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano;
- b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios;
- c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera;

Información de Firmantes del Documento



- d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

JUSTIFICACIÓN DE LA LEGALIDAD Y RACIONALIDAD DE LA REGULACIÓN DE MADRID ZBE Y LAS ZBEDEP DISTRITO CENTRO Y PLAZA ELÍPTICA RESPECTO DEL DERECHO DE EDUCACIÓN.

1. La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica es una regulación proporcional porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen las excepciones imprescindibles para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de un régimen transitorio razonable para que la ciudadanía se adapte a su cumplimiento.

2. En lo referente a la posibilidad de que algunas familias puedan verse afectadas por las restricciones derivadas de la ordenación permanente ZBEDEP Distrito Centro a la hora de acceder a los colegios, se le informa que el Proyecto normativo regula, entre las excepciones para compatibilizar los derechos individuales, la excepción recogida en el artículo 23.3.e).17º de la OMS, que conforme a la redacción propuesta por el Proyecto normativo permitiría el acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro de aquellos vehículos que, cumpliendo los requisitos de clasificación ambiental regulados en el artículo 21, 23 y las disposiciones transitoria primera y tercera, necesiten acceder al perímetro de la citada ordenación permanente de tráfico para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera.

Estos permisos de accesos, regulados en el Anexo III, apartado primero, punto 20, del Proyecto inicial de Ordenanza, se circunscriben a un máximo de dos vehículos por alumno para los días

Información de Firmantes del Documento



lectivos del calendario escolar entre el 1 de septiembre y el 30 de junio desde las siete a las veinte horas del día para el cual se gestione la autorización.

Por lo tanto, y siguiendo el espíritu proporcional de la norma y de servicio al interés general, se ha tenido muy en cuenta la situación del sector educativo, tanto dentro del Distrito Centro como en la nueva ZBEDEP Plaza Elíptica, con el objetivo de facilitar el acceso de los niños a los colegios en los vehículos privados de sus familias en condiciones racionales y proporcionales en relación con la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, y para contribuir a la conciliación familiar.

En contra de lo afirmado en su escrito, no se tiene previsto prohibir el acceso de los vehículos privados a estos colegios, siempre que los vehículos cumplan los requisitos de clasificación ambiental según su potencial contaminante contemplados en los artículos 21, 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

3. El Proyecto normativo no afecta a la libertad ideológica ni a la libertad de enseñanza de los padres respecto de sus hijos, porque el Proyecto normativo no regula la educación, ni la “programación general de la enseñanza”. Tampoco afecta a la libertad de enseñanza de los centros educativos porque no regula ni la educación ni el régimen concertado.

El Proyecto normativo se limita a regular la movilidad urbana en términos que minimicen los graves y perjudiciales efectos que el tráfico de vehículos de combustión ocasiona en la salud humana al objeto de proteger la integridad física y la salud de las personas y la salud pública.

4. Desde el punto de vista jurídico se considera que el derecho a la integridad física y el derecho a la salud pública deben primar sobre el interés individual a acceder en vehículo privado a un centro educativo.

El Proyecto normativo no afecta al ejercicio del derecho a la educación de los menores porque la norma no regula la educación, tan solo establece ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la integridad física y el derecho a la salud de las personas incluidos los menores que asisten a los colegios, debiendo recordarse a estos efectos, como recoge el “Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental”, que forma parte del expediente sometido a información pública y que, por su relevancia, ha sido incorporado como anexo a la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial (páginas 273 a 297), que la contaminación ambiental tiene efectos especialmente perjudiciales en los niños:

“Según la OMS, en concentraciones de corta duración superiores a 200 µg/m³, el NO₂ es un gas tóxico que causa una importante inflamación de las vías respiratorias, lo que provoca un aumento de la reactividad bronquial y con ello de la mucosidad, favoreciendo el aumento de las infecciones respiratorias (bronquitis, bronquiolitis, neumonía, gripe) y de disminución de la función pulmonar. Estos efectos son especialmente frecuentes en menores de 5 años”.

“La OMS estima que un 80% de las defunciones prematuras relacionadas con la contaminación del aire exterior se deben a cardiopatía isquémica y accidente cerebrovascular, mientras que un 14% se deben a neumopatía obstructiva crónica o infección aguda de las vías respiratorias inferiores, y un 6% a cáncer de pulmón”.



“Otro estudio afirma que la exposición a contaminantes atmosféricos a edad temprana puede contribuir al desarrollo de asma durante la infancia y la adolescencia. La reducción de la contaminación atmosférica, por tanto, puede prevenir el desarrollo de asma en niños”.

La conciliación familiar está garantizada porque los menores pueden acceder al centro educativo en autocares escolares, pueden acudir en transporte público colectivo acompañados de sus padres y familiares, o pueden hacerlo en sus vehículos privados.

En todo caso, el Proyecto normativo garantiza el acceso y circulación de los vehículos privados a la ZBEDEP Distrito Centro que accedan a la misma para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como de secundaria cuando las necesidades de éstos así lo exijan, permitiendo incluso el acceso de vehículos con clasificación ambiental “A”, la más contaminante hasta el 31 de diciembre de 2024 siempre que cumplan los requisitos del apartado 2.a) de la disposición transitoria primera.

5. La regulación de la ZBEDEP garantiza el respeto del principio de igualdad por cuanto:

1º) Todos los vehículos que deseen acceder a la ZBEDEP Distrito Centro están sujetos a la ordenación permanente de tráfico establecida para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano regulada en los artículos 21, 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la regulación de Madrid ZBE.

2º) Todos los vehículos que deseen acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica están sujetos a la ordenación permanente de tráfico establecida para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano regulada en los artículos 21, 24 y el anexo IV de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la regulación de Madrid ZBE.

3º) Todos los colegios situados en el interior del perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro están sujetos a idéntica regulación.

4º) Todos los colegios situados en el interior del perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica están sujetos a idéntica regulación.

5º) Los colegios situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro no son objeto de discriminación alguna respecto a los colegios ubicados en otros distritos de la ciudad, que solo están sujetos a la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones, porque dichas zonas no sufren los elevados niveles de contaminación y de intensísima demanda de uso del espacio público que afecta al Distrito Centro.

Las medidas necesarias para proteger la integridad física de los ciudadanos de los efectos perjudiciales sobre la salud humana derivados de la elevada contaminación ambiental por dióxido de nitrógeno y otros gases y partículas contaminantes derivados del tráfico de vehículos de combustión que afecta al Distrito Centro, incluidos los menores que viven en la zona y la de los menores que acuden a dicha zona para asistir a los colegios ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro, son y deben ser más intensas que las que se requiere para

Información de Firmantes del Documento



proteger la salud pública en otras zonas de la ciudad con problemas menos agravados de calidad del aire, por lo que la regulación de tráfico no puede ser la misma.

Se trata, por tanto, de situaciones distintas que requieren la respuesta jurídica necesaria para proteger el derecho a la integridad y a la salud pública: mientras en las ZBEDEP Distrito Centro se requiere una regulación más estricta, en el resto de la ciudad la restricción es menos intensa, afectando tan solo a los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante en los términos regulados en Madrid ZBE.

Por consiguiente, la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico establecidas y reguladas para proteger la integridad física de las personas y la salud pública y la protección de medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no resultan discriminatorias porque su regulación responde a los principios de necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad, estableciendo una regulación jurídica general a través de Madrid ZBE, y una regulación más intensa allí donde los problemas de salud pública derivados de la elevada contaminación ambiental así lo requieren; en las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

JUSTIFICACIÓN DEL ACCESO DE MOTOS A LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO: Artículo 23.3.d).3º) OMS. Artículo 23.3.e).8º) de la OMS

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche. Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO₂), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y de CO₂, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO₂), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Por otro lado, con esta regulación se pretende reducir en una hora el horario de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de las motocicletas, ciclomotores y triciclos que prestan servicios de mensajería y reparto a domicilio, ya que, por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de diciembre de 2020, podían acceder y circular hasta las 23.59h.

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de



mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Justificación del acceso de los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia en la ZBEDEP Distrito Centro. Artículo 23.3.d).16.º.

El artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible", utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que el/la letrado/a tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

- a) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;
- b) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;
- c) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;
- d) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de



violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

El punto 19 del Anexo III del Proyecto inicial de Ordenanza otorga toda la responsabilidad de la tramitación de los accesos de los vehículos a la ZBEDEP Distrito Centro, al propio Colegio de Abogados.

Así se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el sistema General de accesos y será este quien suscriba una declaración responsable comprometiéndose a incluir solo aquellas matrículas que van a realizar el servicio en las Comisarías del Distrito Centro.

De la misma manera será el Colegio de Abogados quien podrá otorgar diez permisos diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

Es indiferente si el vehículo es propiedad del Colegio o del letrado, pues lo importante es la gestión diaria de hasta 10 vehículos como máximo por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid para acceder y circular por el Distrito Centro.

Justificación del acceso de los vehículos que utilicen los padres que acompañen a los menores al colegio en LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO: artículo 23.3.d).17.º.

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.





El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;
- b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera);
- c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);
- d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire



mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

- f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por último se recuerda que todos los colegios del término municipal en el que existen problemas de acceso, tienen establecido un protocolo de movilidad para que la entrada y salida de los vehículos de los alumnos no genere congestión del tráfico.

JUSTIFICACIÓN DEL ACCESO DE LOS COMERCIANTES A LA ZBEDEP DISTRITO CENTRO: Artículo 23.3.d).3º) OMS.

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.
- e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más

Información de Firmantes del Documento



limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- b) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire



mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

- c) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;
- a) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

6. El régimen transitorio establecido en este artículo finaliza el 31 de diciembre de 2024 y hasta esa fecha, los vehículos turismo dados de alta en el sistema de gestión de accesos por los comerciantes y autónomos y con categoría ambiental A podrán circular por las vías urbanas de Madrid.

Pueden dar de alta hasta tres matrículas y el acceso debe resultar imprescindible para el adecuado desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se guarda el equilibrio y proporcionalidad entre el interés general y los diferentes usos que se puede dar a la movilidad en nuestra ciudad.

El sentido de permitir el acceso a los vehículos turismo de empresas y autónomos que tengan un local en interior del Distrito, se debe a la promoción de la actividad económica de estos sectores, que toda Administración debe procurar e incentivar.

7. Debe señalarse también que existe un epígrafe destinado a los vehículos industriales. En el punto nº 8 de la Disposición Transitoria Tercera, entre los criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro, se encuentran los Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.

Justificación del acceso de los vehículos que utilicen las personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos en LA ZBEDEP Distrito Centro. Artículo 23.3.d).18.º

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.



Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "buhos", éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

JUSTIFICACIÓN DEL APARTADO 4 DE LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA DE LA OMS:

El Anexo III punto 12e) del Proyecto inicial de Ordenanza establece que el acceso al Distrito Centro de los vehículos de distribución urbana de Mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas horarias indicadas en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera.

1. El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

Información de Firmantes del Documento



El cuadro de horarios establecido en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera está realizado en función de la MMA, el periodo y la categoría del vehículo, todo ello dentro de los principios de proporcionalidad y transitoriedad que inspira la presente norma.

Por lo tanto, no procede acortar los plazos para restringir el acceso y circulación de los vehículos de la DUM al Distrito Centro, ya que se ha establecido un escalado de restricciones, comenzando por los vehículos más contaminantes y de más MMA hasta los vehículos ECO Y CERO emisiones.

Es importante destacar que la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por el vehículo eléctrico es clara y determinante, debido a la sostenibilidad ambiental y acústica de los mismos y a la falta de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por lo tanto, las mayores ventajas y flexibilidad horaria se corresponden con este tipo de vehículos.

2. En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

10.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL ÁREA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (AER) SUJETA A LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA SER:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

"Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad





de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

b) *En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer*





del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- a) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- b) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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 (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo

Información de Firmantes del Documento



MADRID



jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- c) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- d) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- a) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- b) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- c) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;



- d) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- e) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- f) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- a) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este

Información de Firmantes del Documento



motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

- b) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- c) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- d) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- e) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- f) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- g) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, en las plazas del AER sujetas a la normativa del SER:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido





mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria sino que, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladan al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *"conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice"*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:



- e) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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 (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- f) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

- a) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental



“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- b) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- c) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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, 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.

- d) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

11.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto al estacionamiento de motocicletas:





Respecto a la aplicación a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP del artículo 47 de la OMS:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiéndose por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
- j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
- k) en el arcén, por razones de seguridad vial;
- l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;
- m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

Información de Firmantes del Documento



No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas o porque dicha regulación no se aplican a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

El artículo 48.1 de la OMS concreta las condiciones en que las bicicletas y los VMP podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas, fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

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

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

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

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





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

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

Justificación de la regulación del estacionamiento de motos y bicicletas acorde a las características de los vehículos: artículo 48 de la OMS:

La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empujan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado, es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos "CERO Emisiones" de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

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

Fecha Firma: 19/08/2021 14:16:22
Fecha Firma: 19/08/2021 16:54:18
CSV : 1QCO75UCLE7MMPRV





La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Regulación del estacionamiento de ciclomotores y motocicletas de dos y tres ruedas. Artículo 48.2 de la OMS.

El Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1. La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2. El Proyecto normativo mantiene sustancialmente el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

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



2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

a) *"1.º en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad"*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

b) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

c) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

d) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

e) En el ámbito peatonal de los contenedores de residuos (apartado 8.º), para garantizar el acceso de los ciudadanos a los contenedores de residuos.



3. Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

4. Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) de la LTSV, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

5.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.



6. El artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que la conduce como para el resto de personas que transitan por la acera.

El artículo 48.1 de la OMS concreta las condiciones en que las bicicletas y los VMP podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas, fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

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

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

- a) Respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- b) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.
- c) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.



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

Sobre la prohibición de circulación de vehículos por las aceras y zonas peatonales y estanciales:

1. En lo referente a la circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón debe recordarse que la circulación de bicicletas se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

2. El artículo 138.2 de la OMS, prohíbe expresamente la circulación de vehículos por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

3. En lo relativo a las motos, el artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera

Información de Firmantes del Documento



con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que la conduce como para el resto de personas que transitan por la acera.

4. El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

12.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

Justificación de artículo 89 de la OMS. Reservas para organismos públicos.

El artículo 89 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece que el objeto de las reservas para organismos públicos es habilitar en la vía pública espacios ante organismos públicos que faciliten la parada y el estacionamiento de vehículos oficiales pertenecientes a los órganos constitucionales, la Unión Europea, el Estado, las Comunidades Autónomas y Entidades locales con oficina en el término municipal de Madrid.

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

Resulta imprescindible la existencia de dichas reservas para facilitar las necesidades de movilidad de los citados estos organismos para satisfacer las necesidades de interés general encomendadas a los mismos, en lo que constituye un ejercicio del deber de colaboración entre Administraciones Públicas para la satisfacción de los intereses generales encomendados por el ordenamiento jurídico a las distintas Administraciones Públicas y órganos constitucionales.

La regulación es racional y proporcional porque solo pueden hacer uso de las citadas reservas los vehículos oficiales de dichos organismos públicos, por tanto, su finalidad es la protección de interés general y no la satisfacción de los intereses privados de las personas que trabajen en dichas dependencias, tal y como recoge la redacción del el segundo párrafo del artículo 89 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo:

“Con carácter general estas reservas se autorizarán para su uso exclusivo durante los días y horario de funcionamiento del edificio al que esté vinculada, pudiendo autorizarse con carácter excepcional para determinados organismos durante todos los días de la





semana, sin que en ningún caso pueda utilizarse por vehículos privados del personal al servicio de tales entidades”.

13.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

JUSTIFICACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE USO DE CASCO EN LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA Y EN VMP:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 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 adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:





b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la



circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública en todos los supuestos recogidos en el Proyecto normativo, y adicionalmente a las razones imperiosas de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica exclusivamente respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

Con la exigencia del uso del casco se pretende conseguir que se generalice el uso de un elemento esencial de seguridad vial para proteger la salud de las personas usuarias de determinados vehículos en atención al mayor riesgo de seguridad vial que supone la circulación de determinadas bicicletas y VMP por la edad de las personas usuarias, por los riesgos de las vías contiguas a las que circulan en el caso de los carriles multimodales en la circulación de VMP o por el uso intensivo del espacio público como consecuencia de la intensa circulación en bicicletas y VMP para el desarrollo de actividades económicas de transporte urbano de mercancías (DUM), actividades turísticas y de arrendamiento en el espacio público sin base fija que supone en mayor riesgo de seguridad vial por la mayor probabilidad de sufrir un accidentes.

- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por motivos de seguridad vial:

1.º) por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP que realizan un uso más intensivo de las vías públicas municipales en el ejercicio de su actividad económica o profesional (reparto de mercancías y DUM, actividades de guía turística) en los términos recogidos en los artículos 172.2.a), 176.6.b) y 179.1.b), aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más



expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

2º) por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen. Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

4º) a las personas que circulen en VMP, que por normativa tiene un límite de velocidad de 25 km/h, cuando circulen por la calzada de carriles multimodales con la velocidad limitada a 30 km/h por el riesgo de seguridad vial que supone circular junto a vehículos que circulan por los carriles contiguos con limitación de velocidad a 50 km/h, en la redacción que, como consecuencia de varias alegaciones recibidas durante el trámite de información pública, se va a dar al artículo 176.6.c) de la OMS modificando la literalidad inicialmente en el Proyecto normativo;

5º) sin perjuicio de todo lo anterior, por motivos de seguridad vial se recomienda a todas las personas que circulen en bicicletas y VMP el uso de casco homologado o certificado para proteger su cabeza.

Artículo 167.2 de la OMS. Obligación de uso de casco a los menores de 18 años.

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 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 adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.



Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la TSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.



Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos craneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- h) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad



vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial

14.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

ARTÍCULO 167.2 DE LA OMS. Obligatoriedad del uso de casco por menores de 18 años.

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 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 adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:



“Artículo 7 de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla





reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública en todos los supuestos recogidos en el Proyecto normativo. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos craneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige para satisfacer las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública.

En relación con el artículo 167.2 es preciso recordar que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

La mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana

ARTÍCULO 167.6 DE LA OMS. CIRCULACIÓN DE BICIS

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.





2º) Durante el proceso de información pública se han desestimado las alegaciones que solicitaban la libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses porque no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 167.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

ARTÍCULO 167.7 DE LA OMS. CIRCULACIÓN DE BICIS

De conformidad con lo previsto en el artículo 34.1 de la LTSV:

“Artículo 34 de la LTSV. Precauciones previas.

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar debe advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas, y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, debe abstenerse de efectuarla”.

Por su parte el artículo 35.1 de la LTSV exige que durante el adelantamiento debe dejarse *“una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad”.*

Información de Firmantes del Documento



El artículo 35.4 de la LTSV regula cómo debe ejecutarse un adelantamiento por automóviles a bicicletas, exigiendo debe hacerse *“ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros”*:

“Artículo 35 de la LTSV. Ejecución.

4. El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén”.

Por todo ello el artículo 167.7 se fundamenta en la aplicación del artículo 35.4 de la LTSV.

Artículo 169.5. Prohibición de circulación por la M-30 y sus accesos.

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 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 adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Artículo 167.9 de la OMS. Circulación de bicicletas por túneles.

Con objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos para promover el desarrollo de la movilidad ciclista, por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, el artículo 167.9 de la OMS permite la circulación de las bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, siempre que: no exista señalización en contrario y se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial



exigidas por la normativa estatal básica de circulación establecidas por razones de seguridad vial, concretamente:

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

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

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

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

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

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

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

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

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

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

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

Justificación de la supresión del artículo 171.2 de la vigente OMS que habilita giros a la derecha estando el semáforo en rojo, si la señalización instalada así lo habilita expresamente.





El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Información de Firmantes del Documento





Artículo 172.2.a) de la OMS. Exigencia de casco en la circulación de bicicletas y VMP de transporte urbano de mercancías o de personas distintas a la de la persona que conduzca el vehículo.

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos craneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.



- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Artículo 172.2.b) de la OMS. Exigencia de seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a las personas usuarias y a terceras.

La exigencia de un seguro obligatorio en la circulación de bicicletas se fundamenta en el aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo las bicicletas y VMP en el desarrollo de sus respectivas actividades económicas.

La exigencia de contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras personas y a otros bienes satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** se adopta en aplicación de los artículos 7.b) de la LTSV y 39.1 de la LCREM.
- b) **Necesidad:** la exigencia de un seguro de responsabilidad civil responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, para garantizar las exigencias de la buena fe y la seguridad jurídica tanto en las transacciones comerciales como en la responsabilidad civil extracontractual por los daños ocasionados a terceras personas y a otros bienes, la protección del entorno urbano y el patrimonio, respondiendo a los objetivos de la política social, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica exclusivamente respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a provocar accidentes y daños a terceras personas y a otros vehículos, bienes y al patrimonio municipal y de otras Administraciones Públicas.
- c) **Racionalidad:** la exigencia de un seguro de responsabilidad tiene por objeto promover la seguridad jurídica y la seguridad vial como consecuencia del aseguramiento de los daños que puedan ocasionar bicicletas y VMP a personas o a otros bienes.

Información de Firmantes del Documento





d) **Proporcionalidad:** en la medida en que se trata de un instrumento idóneo para incrementar la seguridad jurídica y la seguridad vial en la circulación de bicicletas y VMP, resultando proporcionada en la medida en que:

1º) el aseguramiento beneficia a las personas físicas o jurídicas titulares de los citados vehículos y de las personas que los conducen al dotarles de mayor certeza y seguridad en la circulación;

2º) supone una manifestación de la buena fe de las personas físicas y jurídicas titulares de la actividad económica al ofrecer esa certeza en la asunción de la responsabilidad civil que puedan asumir por los daños que pudieran ocasionar a terceras personas y a otros bienes;

3º) se trata de una obligación jurídica orientada a incrementar la seguridad de las personas, la seguridad vial y la salud pública, de coste mínimo para las empresas en comparación con el beneficio que las personas físicas o jurídicas titulares de las actividades económicas que emplean bicicletas y VMP en el desarrollo de sus actividades, obtienen del aprovechamiento especial del dominio público que llevan a cabo, que además les beneficia al contener y minimizar mediante el aseguramiento de la cuantía de la eventual responsabilidad civil a la que tendrían que, eventualmente, hacer frente por la causación de daños a terceras personas o bienes;

4º) favorece la seguridad jurídica y la circulación de estos vehículos, favoreciendo que se incremente la contratación de los servicios prestados mediante la circulación de estos vehículos;

5º) como todo seguro, su contratación supone un coste menor que reduce los costes que se derivarían de la responsabilidad civil derivada de la causación de daños frente a terceras personas y bienes;

6º) constituye el instrumento generalmente empelado por las empresas para cubrir o asegurar los riesgos derivados de su actividad económica y de la circulación de sus vehículos incluidos las bicicletas y VMP;

7º) es la forma menos lesiva y costosa para la cobertura de los riesgos de producción de daños a terceras personas y bienes;

8º) es la forma que mayor certeza, buena fe y seguridad jurídica otorga a las terceras personas que pudieran verse afectadas en su integridad o en sus bienes como consecuencia de accidentes, lesiones o daños provocados por bicicletas o VMP que circulen o estacionen en el ejercicio de actividades económicas.

Artículo 176.6 de la OMS. Recomendación del uso de casco.

No se regula como obligación por entender que el Ayuntamiento de Madrid carece de competencia normativa para exigir con carácter general el uso de obligatorio en todos los supuestos, sin perjuicio de la posibilidad normativa de regularlo como una obligación

Información de Firmantes del Documento



excepcional en determinados vehículos, supuestos, vías o personas conforme a los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

Sin perjuicio de ello se considera necesario mantener dicha recomendación por considerarse necesaria por razones de seguridad vial y de educación vial.

JUSTIFICACIÓN DE LA EXIGENCIA DE seguro obligatorio:

La OMS no tiene por objeto la regulación directa de actividad económica alguna.

Su objeto se limita a la regular la circulación y el estacionamiento de vehículos y al establecimiento de las obligaciones imprescindibles para garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, la protección civil, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la protección del medio ambiente y del entorno urbano y la conservación del patrimonio histórico en la ordenación del uso del espacio público.

Por tanto, la OMS regula el tráfico, la circulación y el estacionamiento de vehículos y la seguridad vial; no regula la actividades económicas sino la circulación y el estacionamiento de vehículos.

La OMS no exige seguro alguno respecto a la actividad económica en sí, sino que se limita a garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, respecto a la circulación y estacionamiento de aquellos vehículos empleados para el desarrollo de actividades económicas que suponen un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público, cuando los vehículos no están legalmente sujetos a la obligación de disponer de seguros porque la legislación estatal de tráfico se limita a regular los seguros obligatorios de los vehículos a motor.

En la medida en que las bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público pueden suponer un mayor riesgo para el resto de personas usuarias de las vías y espacios públicos, se considera necesario, legal, racional y proporcional su sometimiento a la obligación de aseguramiento de los riesgos frente a terceros.

Este aseguramiento ofrece una mayor seguridad vial y una mayor seguridad jurídica en relación con la posible causación de accidentes o responsabilidades civiles extracontractuales.

Justificación de la supresión del artículo 169.1 y 169.2 de la vigente OMS que habilita la circulación a contrasentido de bicicletas en determinadas condiciones:

El artículo 169.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 regular las condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles, establece que:

“Las bicicletas pueden circular en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20Km/h, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba. Esta circunstancia se señalará en los puntos de entrada a zonas o recintos de calles residenciales”.

Información de Firmantes del Documento



En Proyecto de Ordenanza propone modificar el artículo 169 suprimiendo la posibilidad de circulación de bicicletas en sentido contrario al de la marcha, mediante la eliminación del contenido de los vigentes apartados 1 a 3, manteniendo el resto del contenido del citado precepto que es objeto de la oportuna reenumeración de los apartados.

La supresión de la posibilidad de circulación a contrasentido en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20 kms/h se adoptaría en ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 7 de la LSTV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, respondiendo a los siguientes motivos de seguridad vial:

1º) La circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LSTV.

2º) La vigente redacción supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización. En este sentido la LSTV contempla con carácter absolutamente excepcional la circulación a contrasentido, admitiéndola tan solo en:

- a) carriles reversibles o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les este exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido (artículo 43.2 de la LSTV);
- b) adelantamientos (artículos 33 a 38 de la LSTV);
- c) tramos de la vía en los que, por su escasa anchura, sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario (artículo 24.1 de la LSTV).

3º) Por ello, la circulación a contrasentido de bicicletas en calles residenciales con limitación de velocidad a 20 kms/h resulta contraria a la previsibilidad en que se fundamenta buena parte de la seguridad vial, lo que explicaría que lo que la redacción del vigente artículo 169.1 de la OMS habilita pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía que circulan en el sentido ordinario de la marcha de la vía en cuestión.

4º) Por ello la circulación de bicicletas a contrasentido en las vías urbanas, incluyendo las calles residenciales con velocidad a 20 kms/h, se considera inadecuada por motivos de seguridad vial

El Proyecto suprime igualmente el contenido del vigente artículo 169.2 de la OMDS por los mismos motivos.

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LSTV, que el artículo 76.c) de la LSTV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden

Información de Firmantes del Documento



circular en el sentido expresamente señalado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 177 DE LA OMS PARA PERMITIR LA CIRCULACIÓN DE VMP POR CARRILES MULTIMODALES DE FORMA CONDICIONADA AL USO DEL CASCO:

Por considerar que la circulación de VMPs por carriles multimodales (tal y como los denomina el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS, que vienen a coincidir con los carriles que la vigente OMS denomina "ciclocarriles") permite dar continuidad a los desplazamientos en este tipo de vehículos, facilitando la seguridad jurídica de conocer las vías por las que estos vehículos pueden circular y favoreciendo el desarrollo de este tipo de movilidad medioambientalmente sostenible en términos de emisiones de gases contaminantes y de menor consumo de espacio público.

En términos de seguridad vial la circulación por carriles multimodales, en los que la velocidad máxima está limitada a 30 kms/h, se considera compatible con la circulación de los VMPs que tienen limitada jurídicamente su velocidad máxima a 25 kms/h conforme a lo previsto en su definición normativa del apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo seis d) del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre).

No obstante se considera necesario recordar a las personas que circulen por este tipo de vías el riesgo que supone circular por un carril multimodal, junto al que pueden existir carriles con una

Información de Firmantes del Documento



ordenación del límite máximo de velocidad de 50 kms/h por los que los VMPs tienen prohibida su circulación, así como la necesidad de extremar la precaución en los giros.

Como todo vehículo, los VMPs que circulen entre el ocaso y la salida del sol están sujetos a la obligación de llevar encendido el alumbrado reglamentario conforme a lo previsto en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de la recomendación del uso de alumbrado en todo momento para facilitar su visualización por el resto de personas usuarias de las vías públicas.

Por último se considera imprescindible, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial, de salud pública y de protección de la salud de las personas, establecer la obligación del uso de casco homologado o certificado para la protección de la cabeza en la circulación por la calzada de los carriles multimodales, sin perjuicio de la recomendación de su uso en todo momento durante la circulación en VMP.

La continuidad del itinerario de los VMP queda garantizada por el artículo 177.3.b) que establece que los VMP pueden circular por e intersecciones o glorietas limitadas con velocidad máxima superior a 30 km/h con objeto de garantizar el itinerario continuado de los VMP.

Artículo 177.1.i) de la OMS:

La redacción del artículo 177.1.i) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos y a una velocidad máxima de 5 km/h, que garantiza una mayor posibilidad de frenar y de evitar a cualquier persona que pudiera incorporarse al itinerario en el parque de forma sorpresiva. La redacción responde por tanto a consideraciones de seguridad vial tanto para los usuarios de los VMP como para peatones para que las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos puedan transitar en condiciones de seguridad vial, así como por razones medioambientales para promover la protección del patrimonio verde y de patrimonio municipal y de patrimonio histórico como sucede en el Retiro que constituye un Bien de Interés Cultural (BIC) declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO en julio de 2021. Por este último motivo se prohíbe la circulación sobre zonas ajardinadas.

JUSTIFICACION MODIFICACION ARTÍCULOS 176.1 Y 179.1.d) OMS PARA PERMITIR LA CIRCULACIÓN DE VMP POR MAYORES DE 10 AÑOS EN LA CIRCULACIÓN DE VMP EN RUTAS CON SERVICIO DE GUÍA TURÍSTICA:

La redacción del Proyecto inicial responde a la pretensión inicial de la Dirección General de Tráfico de proponer al Gobierno de la Nación, a través del Ministerio del Interior, una regulación reglamentaria que estableciera una edad mínima para la conducción de VMP de 5 o 16 años. Por ello el Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la OMS propone:



a) En la redacción que propone dar al artículo 176.1 de la OMS se establece que la edad mínima para circular en VMP es de quince años.

b) La supresión de la última frase de artículo 179.4 de la vigente OMS que establece que: "Podrán incorporarse al grupo menores desde los 10 años de edad".

Sin embargo el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico no ha exigido una edad mínima para circular en VMP, por lo que la solicitud contenida en la alegación no se opone al Reglamento General de Circulación ni al Reglamento General de Conductores.

En la medida en que la circulación de Seagways empleados en actividades de rutas turísticas dirigidas a familias no ha generado problemas de seguridad vial en los términos de los vigentes artículos 176.1 y 179.4 de la OMS, se considera oportuno estimar la alegación y realizar las modificaciones oportunas en el Proyecto.

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

15.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

El artículo 235.10j) de la OMS aplica en el ámbito urbano la regulación de artículo 104.1.c) de la LTSV.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) de la LTSV: *"Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) de la LTSV, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas.





El artículo 237.1.r) de la OMS se fundamenta en la aplicación del artículo 105.1 de la LTSV, estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

16.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

MOTIVACIÓN DE LA FACULTAD DE CONTROL DEL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS Y MOTOS POR LOS CONTROLADORES DEL SER: artículos 16.2.a) y 241.2 de la OMS.

Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP tienen la consideración de vehículos de acuerdo con las definiciones establecidas en el Anexo I 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 adelante, LTSV) y en el anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por tanto están sujetos al obligado cumplimiento de la normativa estatal y municipal de estacionamiento.

En este sentido debe recordarse que el artículo 40.2.e) de la LTSV prohíbe expresamente el estacionamiento de vehículos en las aceras salvo que se autorice mediante ordenanza municipal:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) *Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad”.*

2º) El artículo 16 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, no solo habilita, sino que impone expresamente la obligación a los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de la denuncia de toda infracción de estacionamiento, incluyendo cualquier infracción tanto de la normativa general como de la normativa del SER, al establecer que:

“Artículo 16 de la OMS. Sistemas específicos de control.

La Administración municipal establecerá mecanismos sistemáticos de control que combinen en su caso medios técnicos de vigilancia con la intervención de personas que actúen ejerciendo labores de control específicas y procedimientos de gestión adecuados para garantizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de circulación y estacionamiento, incluyendo en particular:



(...)

El personal de control, al amparo de una concesión administrativa municipal, asignación directa del servicio a empresa municipal u otras fórmulas de gestión, con objetividad y con el empleo de medios tecnológicos, presta el servicio de auxilio a la vigilancia del cumplimiento de la normativa de movilidad en las zonas de estacionamiento regulado (SER y ZAV), de protección de la prioridad del transporte público colectivo urbano de uso general (SACE) y en su caso de otros sistemas específicos de control. Estas personas deberán formular denuncias respecto de todas las infracciones de estacionamiento por vulneración tanto de las normas generales como de las normas específicas de su ámbito de actuación”.

A mayor añadidura el artículo 246.2 de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018 establece que el personal que ejerza labores de control de las zonas de estacionamiento regulado (SER) denunciará, tanto a requerimiento como de oficio, todas las infracciones de estacionamiento que observen en el desempeño de su tarea.

Esta obligación de los controladores del SER de denuncia de cualquier infracción de estacionamiento se mantiene en la redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la OMS propone dar al artículo 16.2.a) de la OMS:

Por tanto, la competencia de los controladores del SER no se limita a la vigilancia de las infracciones en banda de estacionamiento, y el Proyecto no innova en esta cuestión sino que se trata de una obligación jurídica vigente, y que no puede suprimirse como propone la alegación por tratarse de la razón misma de la existencia de personal de control del estacionamiento cuya función de control de estacionamiento dispone de expresa habilitación legal recogida en el artículo 44 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM):

“Artículo 44 de la LCREM. Personal auxiliar de la policía municipal.

- 1. El Ayuntamiento podrá nombrar personal auxiliar para controlar la adecuada utilización de las paradas de estacionamiento en la vía pública y denunciar las conductas contrarias a las normas que regulen su utilización.*
- 2. Las denuncias realizadas por personal auxiliar, sin perjuicio de las formalidades y requisitos de procedimientos exigidos por la norma, serán utilizadas como elemento probatorio para acreditar los hechos objeto de las denuncias. Al expediente administrativo que pueda instruirse, se incorporará una imagen del vehículo, ya sea en fotografía, filmación digital u otros medios tecnológicos, que permitan avalar la denuncia formulada”.*

17.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

Justificación de la regulación contenida en los apartados b) y c) del artículo 237.3 de la OMS:





Los apartados b) y c) de artículo 237.3 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.3, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

18.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

Sobre el estacionamiento de bicicletas y VMP: Artículo 48.1 OMS.

El artículo 48.1 de la OMS concreta las condiciones en que las bicicletas y los VMP podrán estacionarse en acera y anclarse a vallas, fuera de las reservas específicas para estos vehículos, con un doble objeto:

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

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

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



- b) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.
- c) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- d) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC.

19.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

Justificación de la supresión del vigente contenido de la disposición adicional segunda de la OMS relativa a la aplicación de Título Cuarto del Libro I a los aparcamientos municipales en gestión directa. Instalación de puntos de recarga eléctrica en los aparcamientos municipales.

El informe de la Asesoría jurídica del Ayuntamiento de Madrid con número de expediente 204/2020/145 SR (2019/00205), emitido sobre la propuesta de MODIFICACIÓN DE LA "CONCESIÓN DEL APARCAMIENTO MUNICIPAL LUNA TUDESCOS PARA EL SOMETIMIENTO A LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018" se pronuncia en contra de la modificación propuesta por entender que: "no resulta acreditado, ni el interés público subyacente en la modificación propuesta, ni tampoco que no constituya una alteración esencial de las condiciones de la licitación, en los términos anteriormente indicados, así como que por contra la modificación puede constituir una alteración del régimen económico prohibido por la Ordenanza para aplicar el nuevo régimen a los aparcamientos anteriores a su entrada en vigor."

En su argumentación señala el citado informe que:

"Como ya se indicó en el informe de esta Asesoría Jurídica emitido al borrador de Proyecto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible con fecha 16 de mayo de 2018, "dado que existen aparcamientos en diferentes regímenes de gestión de servicio público (directa e indirecta) la regulación que se realiza en la presente Ordenanza no debe afectar a la configuración jurídica de las distintas situaciones que ya están consolidadas. Así, por ejemplo, en los aparcamientos de gestión indirecta, la Ordenanza no puede afectar a aspectos contractuales de la relación entre Ayuntamiento y concesionario. De otro modo la aplicación efectiva de la Ordenanza requeriría una eventual modificación contractual que será posible conforme a Derecho en función del régimen jurídico aplicable a cada uno de los distintos contratos". Por tanto, la adhesión a la regulación de la OMS de los aparcamientos concesionados con anterioridad a la entrada en vigor de la misma no puede suponer desconocer los requisitos que para una modificación contractual recojan los pliegos o la legislación aplicable a la concesión...

...Teniendo en cuenta la fecha de adjudicación de la concesión, los requisitos que, de conformidad con la normativa contractual y la jurisprudencia aplicable a la misma, deben





concurrir para que proceda la modificación del contrato son fundamentalmente: la existencia de un interés público en la modificación, y que ésta no implique la alteración de una condición sustancial de la licitación.

Respecto al interés público ... el hecho de que la OMS permita con carácter general la adhesión voluntaria a su régimen no implica per se la existencia de un interés público en la modificación del contrato en concreto; la solicitud del contratista solo demuestra un interés particular del mismo, pero no la existencia del interés público que debe darse en la modificación con arreglo a la legislación aplicable a la concesión y que es lo que permite que la Administración utilice esta prerrogativa...

Respecto a la no alternación de las condiciones esenciales de la licitación... la OMS establece de forma taxativa en el punto 1º de la Disposición adicional segunda que la adhesión a la nueva regulación debe hacerse manteniendo inalterado el régimen económico previo del contrato y así exige en su punto 3º que el solicitante presente declaración expresa que acredite que se mantiene inalterado el régimen económico previo. Es decir, que la propia Ordenanza considera condición esencial el régimen económico establecido en el pliego. Pues bien, en la regulación contenida en la Ordenanza se advierte de entrada, sin necesidad de mayor análisis, que se permite al concesionario, previa autorización del órgano competente, por ejemplo en el artículo 119 de la misma, la realización de actividades complementarias y accesorias (como lavado de vehículos, determinadas reparaciones de los mismos, actividades e instalaciones vinculadas a la distribución urbana de mercancías, incluyendo la distribución activa micrologística y la entrega y recogida mediante buzones y consignas en espacios especialmente habilitados para ello, instalación de soportes publicitarios, e impresión publicitaria en el reverso de los resguardos, instalación de máquinas expendedoras, y otras actividades y servicios previa autorización del órgano municipal competente), todos ellos servicios diferentes del que constituye la finalidad propia del aparcamiento concedido.

En definitiva, se posibilita a través de la modificación pretendida la prestación de servicios por el concesionario que a través del pliego actualmente vigente no tendría la posibilidad de prestar y que pueden constituir una fuente alternativa de ingresos al fundamental de la concesión, cual es el derivado del estacionamiento de vehículos, sin que además se haya cuantificado la entidad económica que conllevaría dicha posibilidad, cuantificación que resulta imprescindible a la hora de valorar si la modificación que se pretende altera o no de forma esencial el régimen económico de la concesión, sin que el recurso a un posterior reequilibrio en caso afirmativo pueda subsanar este defecto, pues la determinación de la entidad de la modificación es un presupuesto previo para determinar su procedencia.

Por tanto, hay que tener claro que la OMS en ningún caso permite, porque no puede hacerlo, una modificación de los contratos al margen de los requisitos legales y criterios jurisprudenciales exigidos para ello y que deben resultar acreditados en todo expediente de modificación, acreditación que no se produce en el caso que nos ocupa, donde además cabe deducir que se puede alterar el régimen económico previo del contrato, circunstancia expresamente prohibida en la propia Ordenanza”.

A la luz del informe, reproducido de forma parcial, emitido por la Asesoría jurídica del Ayuntamiento de Madrid en un expediente de adhesión a la OMS en virtud de la Disposición Adicional 2º de la vigente OMS, cabe concluir que la citada Disposición no permitiría la



modificación propuesta por el concesionario que pretende un cambio del sistema de gestión de plazas de residentes (de cesiones de derecho de uso a gestión de abonos de media y larga duración), dado que su pretensión constituye una modificación sustancial de las condiciones iniciales de licitación. Todo ello sin perjuicio de la necesidad de acreditar la existencia de un interés público que fundamente dicha modificación.

La supresión del contenido actualmente vigente de la Disposición adicional 2ª de la OMS no implica en modo alguno que los contratos de concesión de servicios de aparcamientos públicos municipales actualmente vigentes no puedan ser objeto de una modificación contractual para introducir nuevos usos, a la luz de la normativa contractual que les resulte de aplicación y a los pliegos que regulan el contrato. No hay que olvidar que la regulación reglamentaria contenida en la OMS no puede en modo alguno alterar las previsiones legales contenidas en la ley de contratos vigente en el momento de la licitación.

En contra de lo que se argumenta expuesta en la alegación, introducir el uso de recarga eléctrica y otros usos como estacionamiento de bicicletas es posible vía modificación de la concesión, siempre que se acrediten los requisitos necesarios para ello en la normativa contractual por la que se rige la concesión y lo previsto en los respectivos pliegos si contuvieran alguna mención al respecto.

La eliminación del contenido actualmente vigente de la Disposición adicional 2ª de la OMS no supone infracción alguna de los artículos 3.a) y 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética por los siguientes motivos:

La instalación de puntos de recarga de los vehículos eléctricos es una obligación establecida en la normativa estatal sobre construcción, en el Código Técnico de Edificación, así como en la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante OCAS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 30 de marzo de 2021 (BOCM de 16 de abril), cuyo apartado III de su preámbulo señala que:

“Así mismo, con el objeto de minimizar las emisiones contaminantes producto de la combustión en la movilidad, se promueve el uso de vehículos eléctricos, de modo que los nuevos aparcamientos y los que realicen reformas importantes deberán estar dotados de infraestructuras mínimas de recarga. Además, para el año 2024 se exigirá que todos los aparcamientos de edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con un determinado número de plazas también dispongan de, al menos, una estación de recarga”.

La citada OCAS regula la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos en los artículos 41.d), 43.2, 45.2.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible tan solo:

- a) regula la exigencia de puntos de recarga eléctrica en las plazas gestionadas mediante “abonos de movilidad sostenible” del artículo 117.2 de la vigente OMS;
- b) somete a autorización municipal la instalación de puntos de recarga eléctrica en las plazas de los aparcamientos municipales en el artículo 118 de la vigente OMS;





- c) por tanto, no establece la obligación de disponer de una determinada dotación, dado que se trata de una materia objeto de regulación en la normativa técnica sectorial estatal sobre edificación, completada e incrementada por los artículos 41.d), 43.2, 45.2 de la OCAS.

Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la OMS para fomentar la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos mediante la concesión de subvenciones, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación aplicable y que no deriva de la aplicación de la OMS por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

En este sentido debe destacarse que el Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

El PES 2021-2023 contempla la concesión de 2 millones de euros en 2022, 5 millones de euros en 2022 y otros 5 millones de euros en 2023 para la instalación de puntos de recarga eléctrica de vehículos.

20.- Se introducen los siguientes contenidos en la MAIN respecto a

Justificación de la regulación de la prohibición de circulación y parada de VTC en los carriles bus (artículos 40.3 y 143.2.1º) de la vigente OMS). Esta materia no es objeto de regulación en el Proyecto normativo y por tanto no forma parte del expediente ni de la MAIN. Sin perjuicio de ello se incluye a efectos meramente informativos por haber sido objeto de alegaciones.

La circulación por los carriles reservados para el uso exclusivo de los vehículos del transporte público urbano de viajeros regular de uso general (TPURUG) está regulada en el artículo 143.2.1º) de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, que regula dicha medida de promoción y protección física del TPCURUG consistente en el establecimiento de calzadas o carriles bus reservados para la circulación y parada de los autobuses del TPCURUG, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

El establecimiento de los carriles bus regulado en el artículo 143.2.1º) de la vigente OMS constituye una esencial medida de fomento del TPCURUG y de sostenibilidad medioambiental y energética urbana de la ciudad imprescindible para satisfacer las razones imperiosas de interés general de:

- 1º) Protección de medio ambiente urbano: el TPCURUG es una de las formas más sostenibles y eficaces de movilidad. Cuanto mayor es la velocidad de servicio mayor será la demanda de uso del TPCURUG y mayor será la reducción del número de vehículos privados que circulan por la ciudad. El esfuerzo del Ayuntamiento de Madrid en dotarse



de flotas de autobuses ECO y CERO EMISIONES (eléctricos) supone una mejora relevante en materia de calidad de aire y del medio ambiente urbano.

2º) Protección de la salud pública, en la medida en que el uso del TPURUG reduce las emisiones contaminantes de los vehículos privados.

3º) Protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos municipales de transporte.

4º) Política social de transporte: el TPCRUG supone un elemento integrador del territorio y de igualdad de los ciudadanos en la medida en que todos los ciudadanos de Madrid disponen de una parada de autobús de la EMT a 500 metros de su domicilio. Además el TPRUG es la forma medioambiental, energética y económicamente más sostenible de transporte.

La alegación podría hacer referencia al artículo 40.3 de la vigente OMS relativo a las paradas. La prohibición del artículo 40.3 de la OMS satisface los principios de necesidad, racionalidad, legalidad y proporcionalidad:

1º) Legalidad: La prohibición de artículo 40.3 de la OMS responde al artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT), aprobado por Real Decreto 121/1990, de 28 de septiembre. Los VTC, a diferencia de los Taxis, no pueden captar clientes en la vía pública, solo pueden prestar servicios previamente contratados.

Por tanto los VTC no pueden circular por los carriles bus para captar clientes que transiten por las aceras de los carriles bus, sino que pueden prestar exclusivamente servicios previamente contratados en los que se establece un lugar de encuentro en la vía pública. La inexistencia de inmediatez derivada de la precontratación permite que ese lugar de encuentro pueda establecerse en un punto de la vía pública que no afecte al TPURUG, a la sostenibilidad medioambiental de la ciudad y a la circulación del tráfico urbano en una vía de la red básica municipal de transporte público colectivo regular de uso general.

La precontratación obligatoria del servicio VTC permite planificar perfectamente la ubicación de la recogida evitando los carriles bus, lo que permite conciliar la recogida de los pasajeros de los VTC con la imprescindible fluidez del tráfico de los autobuses municipales del TPURUG.

La precontratación de estos servicios justifica que la espera por el VTC a la persona que lo ha precontratado no pueda realizarse en el carril bus, para evitar el perjuicio que ello supondría para los intereses generales descritos en el apartado de la necesidad.

Asimismo el artículo 40.3 de la OMS se ajusta a la regulación de tráfico y circulación urbana de Ayuntamiento de Madrid en los carriles bus (carriles reservados al uso exclusivo de los vehículos del TPURUG), establecida en el artículo 143.2.1º) de la vigente OMS. Por tanto un VTC no podrá circular por los carriles bus salvo que expresamente se autorice mediante la ordenación del tráfico de la señalización instalada. Si los VTC no pueden circular por los carriles bus tampoco pueden realizar paradas en los carriles bus.



2º) Necesidad: La regulación de 40.3 de la OMS de la vigente OMS constituye una esencial medida de fomento del TPCRUG y de sostenibilidad medioambiental y energética urbana de la ciudad imprescindible para satisfacer las razones imperiosas de interés general de:

1º) Protección de medio ambiente urbano: el TPCRUG es una de las formas más sostenibles y eficaces de movilidad. Cuanto mayor es la velocidad de servicio mayor será la demanda de uso del TPCRUG y mayor será la reducción del número de vehículos privados que circulan por la ciudad. El esfuerzo del Ayuntamiento de Madrid en dotarse de flotas de autobuses ECO y CERO EMISIONES (eléctricos) supone una mejora relevante en materia de calidad de aire y del medio ambiente urbano.

2º) Protección de la salud pública, en la medida en que el uso del TPURUG reduce las emisiones contaminantes de los vehículos privados.

3º) Protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos municipales de transporte.

4º) Política social de transporte: el TPCRUG supone un elemento integrador del territorio y de igualdad de los ciudadanos en la medida en que todos los ciudadanos de Madrid disponen de una parada de autobús de la EMT a 500 metros de su domicilio. Además el TPCRUG es la forma medioambiental, energética y económicamente más sostenible de transporte.

Permitir la parada de estos vehículos VTC en el carril bus produciría unos efectos significativos contrarios a los motivos de interés general que justifican la reserva de carriles bus.

3º) Racionalidad: La regulación de artículo 40.3 de la OMS permite satisfacer racionalmente la satisfacción de las razones imperiosas de interés general analizadas. La prohibición de parada de los VTC en carril bus con el fin de esperar dentro de mismo al cliente permite mejorar la velocidad y frecuencia de servicio de los autobuses de la EMT, permite incrementar la demanda de su uso, permite fomentar el uso del TPURUG y la reducción del tráfico de vehículos privados, permite reducir las emisiones de gases contaminantes, permite la protección de la salud pública como consecuencia de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno, permite proteger el derecho a la integridad física y el resto de derechos de los ciudadanos, permite incrementar las condiciones materiales de igualdad derivadas que supone la prestación de servicios públicos municipales, permite mejorar la calidad del servicio público municipal de transporte colectivo urbano regular de uso general, incrementar la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad y mejorar la calidad de vida de un mayor número de ciudadanos.

4º) Proporcionalidad. El artículo 40.3 de la OMS permite satisfacer las razones imperiosas de interés general descritas con una prohibición de parada que solo afecta a 193 kilómetros de los 3.000 Km de vías urbanas que tiene la ciudad de Madrid, apenas un 6,4% de las mismas. La citada regulación es plenamente proporcional porque permite la prestación de los servicios de transporte de los VTC que pueden realizar paradas para esperar dentro de vehículo al cliente en el resto de vías que no sean carriles bus, siempre que se ajuste a la regulación sobre paradas la normativa estatal y municipal de tráfico y circulación (LTSV, el Reglamento General de Circulación y la OMS): las VTC puede realizar una parada para esperar a un cliente en la calle perpendicular a la vía dotada de carril bus.



5º) No discriminación: El artículo 40 de la OMS contiene una regulación proporcionada a las razones imperiosas de interés general invocadas, que constituye la menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica a los efectos de los artículos 5 y de los apartados a) (salud pública y protección del medio ambiente urbano) y c) (escasez del dominio público, utilización del dominio público y existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas) del 17.1 de la LGUM por la imperiosa necesidad de facilitar el TPCURUG como la forma más sostenible medioambiental, energética, medioambientalmente y desde el punto de vista del uso del recurso escaso del espacio público en una ciudad de 3,2 millones de habitantes el carácter limitado del espacio público, que posibilita el desarrollo de las actividades económicas porque el resto de vehículos pueden circular por los carriles no reservados en los términos regulados en la normativa estatal de tráfico y en la OMS.

Artículo 15 de la OMS:

Las cámaras OCR no se emplean para comprobar el cumplimiento de una obligación legal tributaria (estar al corriente del pago del IVTM), sino la comprobación de alta de vehículo en el IVTM porque es un requisito para la aplicación del régimen transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera, en aplicación del artículo 15.1.c).2ª de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

En Madrid a 19 de agosto de 2021.

LA DIRECTORA DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

PS. LA SUBDIRECTORA GENERAL DE AGENTES DE MOVILIDAD

(Decreto del Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, de 19 de julio de 2021, por el que se establece la suplencia de diversos órganos directivos del Área de Gobierno)

Fdo. Virginia Torres Lirola

EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Fdo. Borja Carabante Muntada

Página **110** de **110**

Información de Firmantes del Documento



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

Fecha Firma: 19/08/2021 14:16:22
Fecha Firma: 19/08/2021 16:54:18
CSV : 1QCO75UCLE7MMPRV

