



ADENDA A LA MEMORIA DE ANÁLISIS DEL IMPACTO NORMATIVO (MAIN) DEL PROYECTO DE ORDENANZA POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018, EN MATERIA DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN Y DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (SER), TRAS EL SOMETIMIENTO DEL PROYECTO NORMATIVO AL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA:

Mediante Acuerdo de 11 de diciembre de 2025, adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 2025 ha acordado aprobar el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, así como la apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales al objeto de que cuantas personas se consideren interesadas puedan examinar el expediente durante el indicado plazo.

El citado Acuerdo fue publicado oficialmente en el BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025 (página 199) y en el BOAM nº 10.026 de 15 de diciembre de 2025

El Proyecto inicial de ordenanza ha sido sometido a información pública en el plazo de treinta días naturales, comprendido entre el 16 de diciembre de 2025 y el 14 de enero de 2026.

A raíz de la celebración del trámite de información pública se llevan a cabo las modificaciones en el Proyecto de ordenanza y en la MAIN que se relacionan a continuación:

I.- RELACIÓN DE MODIFICACIONES REALIZADAS EN EL PROYECTO DE ORDENANZA POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018, EN MATERIA DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN Y DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (SER), COMO CONSECUENCIA DEL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE LA APROBACIÓN, UNA VEZ FINALIZADO DICHO TRÁMITE, DEL REAL DECRETO 52/2026, DE 28 DE ENERO, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS:

1.- Se reordenan los subapartados bajo la fórmula “(número)”, para facilitar la lectura por toda persona, la identificación de la estructura del Preámbulo y facilitar el control judicial.

2.- Se modifica el primer párrafo del apartado (12) del expositivo II del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, que queda redactado en los siguientes términos para concretar que la Directiva 2024/2881 debe ser traspuesta al ordenamiento nacional español a más tardar el día 11 de diciembre de 2026, conforme a lo previsto en su artículo 30:

“(12) Las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021 en materia de contaminación por dióxido de nitrógeno han sido consideradas por la Unión Europea a la hora de regular valores límite más estrictos de exposición de la población al dióxido de nitrógeno mediante la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que se encuentra en vigor, que deroga la anterior Directiva 2008/50 de 21 de mayo de 2008 con efectos a partir del 12 de diciembre de 2026 conforme a lo

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



previsto en su artículo 31.1, y que conforme a lo previsto en su artículo 30 debe ser traspuesta al ordenamiento nacional español a más tardar el 11 de diciembre de 2026. (...)"

3.- En el apartado III del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, se completan los artículos de la Directiva 2024/2881 que obligan a su trasposición a más tardar el 11 de diciembre de 2026, así como a cumplir los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva., quedando el último párrafo del epígrafe (21) redactado en los siguientes términos:

"Pese a que la citada Directiva (UE) 2024/2881 no ha sido todavía traspuesta al ordenamiento jurídico nacional, el Reino de España debe trasponerla a más tardar el 11 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en su artículo 30. Asimismo, el Reino de España, y por tanto la ciudad de Madrid, deben cumplir dichos valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 de su Anexo I a más tardar el 11 de diciembre de 2026, conforme a lo previsto en los artículos 12.1 y 13.1 de la citada Directiva, lo que requiere modificar la OMS para lograr el cumplimiento de esos valores antes de que finalice dicho plazo".

4.- En el apartado IV del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, se completan las referencias normativas del TFUE y de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea y se añade la referencia a los preceptos constitucionales, y a los artículos 12.1 y 13.1 de la Directiva 2024/2881, quedando redactado en los siguientes términos:

"Por tanto, esta ordenanza tiene por objeto:

1º) Proteger el derecho a la vida y a la integridad física de las personas y el derecho a la asistencia sanitaria, consagrados en los artículos 2.1, 3.1, 35 y 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea proclamada en Estrasburgo el 12 de diciembre de 2007 por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión (en lo sucesivo, Carta), que conforme a lo previsto en el artículo 6.1 del Tratado de la Unión Europea tiene el mismo valor jurídico que los Tratados.

2º) Evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de la contaminación atmosférica en la salud humana y el medio ambiente, de conformidad con lo previsto en los artículos 9, 168.1, 169.1 y 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante, TFUE).

3º) Satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física, garantizar la salud pública, proteger los derechos constitucionales a la salud y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona garantizados, respectivamente, por los artículos 15, 43 y 45 de la Constitución Española de 1978.

4º) La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza responde a la obligación, impuesta por el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881, de mantener en dichas zonas el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para evitar el incumplimiento de dichos valores límite conforme a lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881”.

5.- Se modifica el segundo párrafo del expositivo VI del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, que queda redactado en los siguientes términos:

“Este incumplimiento supuso la condena al Reino de España, mediante la sentencia del Sentencia del TJUE (Sala Sexta) de 22 de diciembre de 2022 (asunto C-125/2020), por el incumplimiento “de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 13, apartado 1, de 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, en relación con su anexo XI, al no haber velado porque no se superase de forma sistemática y continuada” en la zona ES1301 Madrid, desde 2010 hasta 2018 inclusive, “el valor límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO2)” y “el valor límite horario para el NO2”. Esta sentencia ha sido dictada con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de modificación de la OMS”.

6.- Se modifica el octavo párrafo del expositivo VI del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, que queda redactado en los siguientes términos:

“Por ello, el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 exige consolidar la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en esta ordenanza, lo que permitirá, asimismo, avanzar progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 y, adicionalmente, para “alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud” para dicho contaminante, en cumplimiento de los artículos 3.1.a) y 7.1 segundo párrafo del Real Decreto 1052/2022”.

7.- Se introducen dos nuevos párrafos en el expositivo VI del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, que queda redactado en los siguientes términos:

“La regulación de las ZBEDEP ha tenido en cuenta tanto las consecuencias para la salud pública como los aspectos sociales y socioeconómicos que se derivan de la contaminación atmosférica por dióxido de nitrógeno, pretendiendo satisfacer la especial protección de la población sensible y de los grupos vulnerables por ser quienes corren mayor riesgo de sufrir daños, porque “la salud de las personas con un nivel socioeconómico inferior tiende a verse más afectada por la contaminación atmosférica que la salud de la población en general, debido tanto a su mayor exposición como a su mayor vulnerabilidad”, como motivan los expositivos (20) y (21) de la Directiva 2024/2881.

Conforme al principio de responsabilidad del artículo 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), las personas físicas y jurídicas están obligadas a dar cumplimiento a su obligación constitucional y legal de proteger la salud pública y de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, atendiendo al potencial contaminante del vehículo que conducen, en cumplimiento de lo previsto en los artículos: 43.2 segundo

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



inciso, 45.1 in fine y 45.2 y 3 de la Constitución Española; en los términos previstos en los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV; 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM; 14.3.a) de la Ley de cambio climático, en relación con los artículos 5, 14 y 15 del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones; y 16.4 segundo párrafo de la Ley de calidad del aire”.

8.- Se modifica el octavo párrafo del expositivo V del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, que queda redactado en los siguientes términos:

“(29) El primer gran objetivo de esta ordenanza es mantener y conservar el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, en el ámbito del Distrito Centro y Plaza Elíptica, y que deben cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 con arreglo al Cuadro 2 de la Sección 1 de la nueva Directiva de calidad del aire, y avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante que deben cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030, lo que determina la necesidad de modificar y perfeccionar la OMS, así como avanzar para “alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud” para el dióxido de nitrógeno en cumplimiento del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022”.

9.- Se modifica el expositivo VII del Preámbulo del Proyecto de ordenanza (subapartado 43), se añade el siguiente párrafo:

“En 2025 se ha registrado en dicha estación una concentración media anual de 24 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, lo que acredita que la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, en los términos contenidos en esta ordenanza, resulta necesaria para mantener y consolidar el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para avanzar en el cumplimiento del valor límite de 20 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, que conforme a lo previsto en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 debe cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, y del valor de 10 µg/m³ recomendado para dicho contaminante por las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021”.

10.- Se modifica el expositivo VIII del Preámbulo del Proyecto de ordenanza, actualizando las tablas de los subapartados (47) y (48) para incorporar los datos de calidad del aire por dióxido de nitrógeno de la estación de Plaza Elíptica en la anualidad 2025:

“Si se analizan los “valores medios anuales de NO₂” registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2025 se comprueba que se han superado los 40 µg/m³ establecidos en la Directiva 2008/50/CE y en la vigente normativa estatal de calidad del aire de 2010 a 2021:

Valor límite anual NO₂ (µg/m³): 40 µg/m³

AÑO	VALOR ANUAL NO ₂	AÑO	VALOR ANUAL NO ₂
2010	68	2018	53
2011	63	2019	53

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32

2012	57	2020	41
2013	54	2021	41
2014	53	2022	40
2015	58	2023	36
2016	56	2024	31
2017	59	2025	32

Si se analizan las “superaciones del valor horario de NO₂” registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2025 se comprueba que se han superado los 200 µg/m³ más de 18 horas, valor límite horario establecido en la Directiva 2008/50 y en la vigente normativa estatal de calidad del aire, durante los años 2010 a 2019:”

Número de valores horarios > 200 µg/m³ NO₂. Límite: 18 horas

AÑO	VALORES HORARIOS NO ₂	AÑO	VALORES HORARIOS NO ₂
2010	76	2018	33
2011	103	2019	47
2012	48	2020	5
2013	37	2021	1
2014	27	2022	0
2015	64	2023	0
2016	46	2024	0
2017	88	2025	0

“(48) La evolución del valor acumulado mensual de NO₂ en Plaza Elíptica (2018-2025) permite comprobar que, pese a la mejora lograda gracias a la regulación e implantación efectiva de la ZBEDEP Plaza Elíptica, la citada zona sigue sufriendo valores elevados de contaminación por dióxido de nitrógeno:”

MES	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Valor límite anual 40 µg/m ³							
ENERO	67	78	60	49	63	43	36	40
FEBRERO	67	80	59	44	60	47	34	42
MARZO	57	73	49	43	56	42	32	39
ABRIL	54	67	42	41	49	39	32	36
MAYO	52	62	38	39	45	37	30	33
JUNIO	51	59	36	38	42	36	29	33
JULIO	49	57	37	37	42	36	29	31
AGOSTO	49	56	38	37	41	35	29	31
SEPTIEMBRE	51	55	39	38	40	35	24	31
OCTUBRE	51	55	40	39	40	35	28	31
NOVIEMBRE	51	54	41	40	40	35	29	31
DICIEMBRE (MEDIA ANUAL)	53	53	41	41	40	36	31	32

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
 Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
 Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



11.- Se modifica el expositivo VIII del Preámbulo del Proyecto de ordenanza (subapartado 49), se añade el siguiente párrafo, y se reenumeran los subapartados posteriores:

“(49) En 2025 se ha registrado en la estación de Plaza Elíptica una concentración media anual de 32 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, lo que supone un empeoramiento respecto de los 31 µg/m³, de 2024, y acredita que la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos contenidos en esta ordenanza, resulta necesaria para mantener y consolidar el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para avanzar en el cumplimiento del valor límite de 20 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, que conforme a lo previsto en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 debe cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, y del valor de 10 µg/m³ recomendado para dicho contaminante por las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021”.

12.- Se añade al apartado VII del Preámbulo del Proyecto de ordenanza el siguiente párrafo, y se reenumeran los apartados posteriores:

“(76) 7. En cuanto al análisis coste / beneficio, la evaluación de impacto de la presente ordenanza, partiendo del análisis de la Comisión Europea respecto de la Directiva 2024/2881, indica que una mayor reducción de la contaminación atmosférica redundará en unos beneficios socioeconómicos netos adicionales, y que los beneficios monetizados que se calcula obtener en los ámbitos de la salud y el medio ambiente superan de manera significativa los costes previstos de la aplicación”.

13.- Se añade al apartado XII del Preámbulo del Proyecto de ordenanza el siguiente párrafo (subapartado (74) 5), y se reenumeran los apartados posteriores:

“Se ha garantizado la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de la presente ordenanza mediante la consulta pública previa, acordada por la Junta de Gobierno el 3 de octubre de 2024, y el sometimiento del proyecto normativo a información pública, acordada por la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025 (BOCM y BOAM de 15 de diciembre), conforme al procedimiento legalmente previsto en los artículos 129.5 y 133 de la LPAC y 48.3.a) de la LCREM”.

14.- Como consecuencia de la aprobación del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros, por el que se modifica el artículo 2 del Reglamento General de Vehículos que modifica la denominación del Registro general de Vehículos que pasa a denominarse “Registro Nacional de Vehículos”, y de la regulación de la disposición adicional única del citado Real Decreto 52/2026, de 28 de enero sobre las referencias al Registro Nacional de Vehículos, se llevan a cabo las siguientes modificaciones en el Proyecto de ordenanza:

a) En el apartado XIV del Preámbulo, se modifica el contenido de la letra q) y se añade la letra s) que quedan redactadas en los siguientes términos:

“q) Como consecuencia de los cambios normativos producidos en el ordenamiento comunitario en materia de calidad del aire y nacional de tráfico se modifica el Anexo V

Información de Firmantes del Documento





para actualizar la referencia normativa de la Directiva de Calidad del Aire y del Reglamento de Vehículos Históricos en los respectivos acrónimos, para actualizar la referencia al acrónimo del Registro Nacional de Vehículos, así como para introducir los acrónimos de la ZBEDEP PE, la Ley de cambio climático y transición energética, de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y la referencia a la Ordenanza 10/2021”.

“s) Se añade la disposición adicional quinta para adaptar la OMS a la reciente reforma del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos y al contenido de la disposición adicional única del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, para regular que todas las referencias contenidas en la OMS al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos de la DGT se entienden realizadas al Registro Nacional de Vehículos”.

b) Se modifica el apartado XV del Preámbulo, que queda redactado como sigue:

“(80) Con la reforma operada por la presente ordenanza se mantiene inalterado el número de artículos de la OMS, tras la reforma operada en septiembre de 2021, pero se modifica la estructura para incorporar una nueva disposición adicional, la quinta, que regula las referencias al Registro Nacional de Vehículos. Por tanto, tras la aprobación de esta ordenanza la OMS dispone de 245 artículos, 6 disposiciones transitorias, 5 disposiciones adicionales, la disposición derogatoria única, dos disposiciones finales y 7 anexos”.

c) En el artículo único del Proyecto de ordenanza, se modifica el apartado 15, que queda redactado en los siguientes términos, y se reordena el resto de los apartados del citado artículo único:

“Quince.- Se adiciona la disposición adicional quinta, que queda redactada en los siguientes términos:

“Disposición adicional quinta. Referencias al Registro Nacional de Vehículos.

Todas las referencias contenidas en esta ordenanza al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos de la DGT se entenderán realizadas al Registro Nacional de Vehículos y, en su caso, a sus secciones auxiliares u otros registros especiales relacionados con los vehículos dependientes de aquel”.

d) Como consecuencia de esta modificación, se reordenan el resto de los apartados del artículo único del Proyecto de ordenanza, que pasan de diecinueve a veinte apartados.

e) Se modifica el artículo único apartado diecinueve (anterior dieciocho) del Proyecto de ordenanza, con el objeto de incorporar la modificación la definición del acrónimo “RV” en los siguientes términos:

“Diecinueve.- En el Anexo V, se modifica los acrónimos “DCA”, “RV” y “RVH” y se añaden los de “AEMPS”, “LCC”, “ZBEDEP PE” y Ordenanza 10/2021, que quedan redactados en los siguientes términos:

“AEMPS: Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios

DCA: Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Conforme a lo dispuesto en el artículo 30.1 segundo párrafo de esta Directiva (UE)

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



2024/2881, las referencias normativas contenidas en esta ordenanza a la Directiva 2008/50/CE, derogada por la Directiva (UE) 2024/2881, se entenderán hechas a esta última.

LCC: Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Ordenanza 10/2021: Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018.

RV: Registro Nacional de Vehículos de la DGT.

RVH: Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.

ZBEDEP PE: Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica”.

II.- RELACIÓN DE MODIFICACIONES REALIZADAS EN LA MEMORIA DE ANÁLISIS DEL IMPACTO NORMATIVO (MAIN) DEL PROYECTO DE ORDENANZA POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018, EN MATERAI DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN Y DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (SER), COMO CONSECUENCIA DEL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE LA APROBACIÓN, UNA VEZ FINALIZADO DICHO TRÁMITE, DEL REAL DECRETO 52/2026, DE 28 DE ENERO, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS:

PRIMERO.- Actualización de los datos de calidad del aire de 2025.

Se modifica el apartado 4.2.5.2 subapartado 2 de la MAIN (vol. I) y en el apartado 6.11.1 de la MAN (Vol. II) para incluir las tablas de calidad del aire con el objeto de incorporar los datos de calidad del aire por dióxido de nitrógeno de la estación de Plaza del Carmen en el periodo 2010-2025:

“A continuación se recogen, en la siguiente tabla, los valores medios anuales de dióxido de nitrógeno medidos en la estación de la Plaza del Carmen, situada en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro:

Valores medios anuales NO₂ (2010-2025)

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Valor anual (µg/m ³)															
Límite: 40 µg/m ³															
52	51	44	41	40	50	46	49	45	36	29	31	31	31	25	24

La comparativa de los datos de dióxido de nitrógeno de 2018 respecto al de 2021 evidencia que la reducción de los niveles de contaminación atmosférica en el distrito Centro se ha logrado como consecuencia de las restricciones de circulación de vehículos a motor establecidas en la OMS mediante la ZBEDEP Distrito Centro, por lo que resulta necesario regular la citada ZBEDEP, en los términos previstos en el Proyecto de ordenanza, para lograr evitar un incremento de las concentraciones de dióxido de nitrógeno y, consecuentemente para, como mínimo, mantener y

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



respetar el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el “Cuadro 2 Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026” de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2281, imprescindibles para garantizar la protección del derecho constitucional a la vida y a la integridad física y de los derechos constitucionales a de la salud de la población y a disfrutar de un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de las personas, así como avanzar progresivamente para cumplir los valores límite del “Cuadro 1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030” de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva 2024/2281, que sitúa en $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno.

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro propuesta por el Proyecto de ordenanza responde a la necesidad y a la obligación, impuesta por el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881, de mantener en dichas zonas el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en el distrito Centro, la zona con problemas agravados de contaminación y con mayor demanda de uso del limitado espacio público de toda la ciudad.

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responde a la necesidad y a la obligación jurídica de cumplir el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881, para evitar que se produzca una regresión de la protección ambiental de las personas que residen o se encuentren en la ciudad de Madrid, concretamente para evitar que, en la zona del distrito Centro, pueda producirse un incumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Así como a la **necesidad y a la obligación jurídica de obligación**, de contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, que son mucho más estrictos, al recomendar un valor límite anual de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, regulada en el segundo párrafo del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro propuesta por el Proyecto de ordenanza, responde a la necesidad de garantizar la imprescindible satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública y del derecho constitucional a la salud, la protección del medio ambiente urbano y el derecho constitucional a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, garantizado por los artículos 2.1, 3.1, 35 y 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DOUE de 30 de marzo de 2010), los artículos 9, 168.1, 169.1, 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y los artículos 15, 43 y 45 de nuestra Constitución”.

Se modifica el apartado 4.2.6.1 subapartado 2 de la MAIN (vol. I) para actualizar las tablas de calidad del aire con el objeto de incorporar los datos de calidad del aire por dióxido de nitrógeno de la estación de Plaza Elíptica en la anualidad 2025:

“Si se analizan los “valores medios anuales de NO_2 ” registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2025 se comprueba que se han superado los $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32

establecidos en la Directiva 2008/50/CE y en la vigente normativa estatal de calidad del aire de 2010 a 2021:

El ámbito territorial incluido en la ZBEDEP Plaza Elíptica constituye un «punto crítico de contaminación atmosférica» en los términos previstos en el apartado 27 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881.

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Valor anual NO ₂ (µg/m ³) Límite: 40 µg/m ³															
68	63	57	54	53	58	56	59	53	53	41	41	40	36	31	32

Valor límite anual NO₂ (µg/m³): 40 µg/m³

AÑO	VALOR ANUAL NO ₂	AÑO	VALOR ANUAL NO ₂
2010	68	2018	53
2011	63	2019	53
2012	57	2020	41
2013	54	2021	41
2014	53	2022	40
2015	58	2023	36
2016	56	2024	31
2017	59	2025	32

Si se analizan las “superaciones del valor horario de NO₂” registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2025 se comprueba que se han superado los 200 µg/m³ más de 18 horas, valor límite horario establecido en la Directiva 2008/50 y en la vigente normativa estatal de calidad del aire, durante los años 2010 a 2019.”

Número de valores horarios > 200 µg/m ³ NO ₂ . Límite: 18 horas															
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
76	103	48	37	27	64	46	88	33	47	5	1	0	0	0	0

Número de valores horarios > 200 µg/m³ NO₂. Límite: 18 horas

AÑO	VALORES HORARIOS NO ₂	AÑO	VALORES HORARIOS NO ₂
2010	76	2018	33
2011	103	2019	47
2012	48	2020	5
2013	37	2021	1
2014	27	2022	0
2015	64	2023	0
2016	46	2024	0
2017	88	2025	0

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

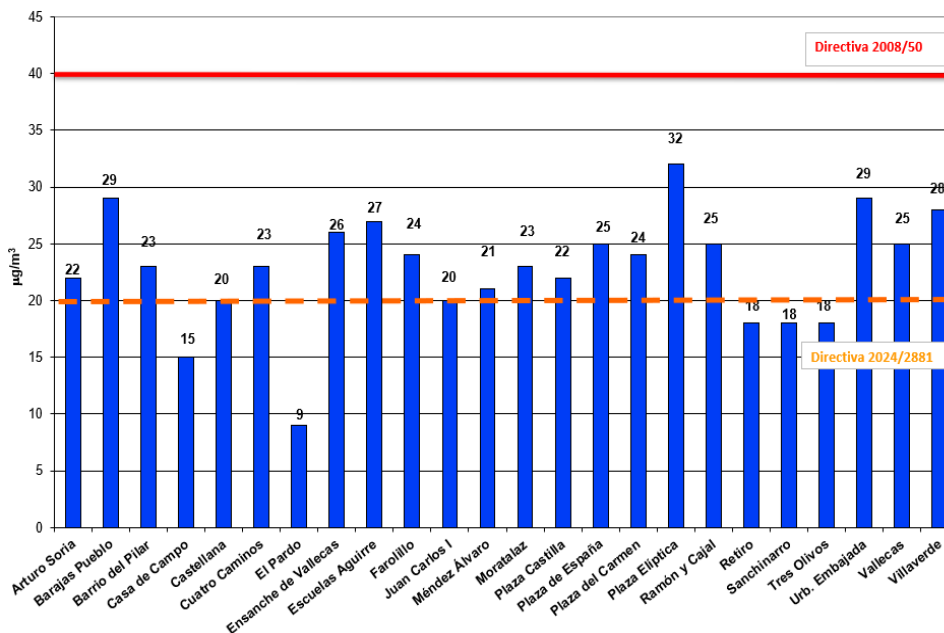
Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
 Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
 Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32

“(48) La evolución del valor acumulado mensual de NO₂ en Plaza Elíptica (2018-2025) permite comprobar que, pese a la mejora lograda gracias a la regulación e implantación efectiva de la ZBEDEP Plaza Elíptica, la citada zona sigue sufriendo valores elevados de contaminación por dióxido de nitrógeno:”

MES	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Valor límite anual 40 µg/m ³							
ENERO	67	78	60	49	63	43	36	40
FEBRERO	67	80	59	44	60	47	34	42
MARZO	57	73	49	43	56	42	32	39
ABRIL	54	67	42	41	49	39	32	36
MAYO	52	62	38	39	45	37	30	33
JUNIO	51	59	36	38	42	36	29	33
JULIO	49	57	37	37	42	36	29	31
AGOSTO	49	56	38	37	41	35	29	31
SEPTIEMBRE	51	55	39	38	40	35	24	31
OCTUBRE	51	55	40	39	40	35	28	31
NOVIEMBRE	51	54	41	40	40	35	29	31
DICIEMBRE (MEDIA ANUAL)	53	53	41	41	40	36	31	32

Los datos de 2025 figuran publicados en el siguiente enlace web municipal, acreditan que la zona de Plaza Elíptica sigue siendo la que registra un valor límite anual de dióxido de nitrógeno más elevado de toda la ciudad:

NO₂. Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025



Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
 Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
 Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Puede accederse a los datos de calidad del aire de 2025 en el siguiente enlace:

Resumen de calidad del aire 2025

En 2025 se ha registrado en la estación de Plaza Elíptica una concentración media anual de 32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de dióxido de nitrógeno, lo que supone un empeoramiento respecto de los 31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, de 2024, y acredita que la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos contenidos en esta ordenanza, resulta necesaria para mantener y consolidar el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para avanzar en el cumplimiento del valor límite de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de dióxido de nitrógeno, que conforme a lo previsto en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 debe cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, y del valor de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ recomendado para dicho contaminante por las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021.

La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica propuesta por el Proyecto de ordenanza responde a la necesidad y a la obligación, impuesta por el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881, de mantener en dichas zonas el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en la zona de Plaza Elíptica, la zona que tradicionalmente ha registrado y registra peores registros de dióxido de nitrógeno de toda la ciudad, también en 2025, pueda producirse un incumplimiento de los valores límite para dicho contaminante.

(...)

La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responde a la necesidad y a la obligación jurídica de cumplir el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881, para evitar que se produzca una regresión de la protección ambiental de las personas que residen o se encuentren en la ciudad de Madrid, concretamente para evitar que, en la zona de Plaza Elíptica, la zona que tradicionalmente ha registrado y registra peores registros de dióxido de nitrógeno de toda la ciudad, también en 2025, pueda producirse un incumplimiento de los valores límite para dicho contaminante regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Así como a la **necesidad y a la obligación jurídica de obligación**, de contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, que son mucho más estrictos, al recomendar un valor límite anual de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, regulada en el segundo párrafo del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica propuesta por el Proyecto de ordenanza, responde a la necesidad de garantizar la imprescindible satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública y del derecho constitucional a la salud, la protección del medio ambiente urbano y el derecho constitucional a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona,

Información de Firmantes del Documento





garantizado por los artículos 2.1, 3.1, 35 y 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DOUE de 30 de marzo de 2010), los artículos 9, 168.1, 169.1, 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y los artículos 15, 43 y 45 de nuestra Constitución”.

“A) En materia de calidad del aire:

3º) La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza responde a la necesidad y a la obligación, impuesta por los artículo 12.1 y 13.1 de la Directiva 2024/2881, respectivamente, de mantener en dichas zonas el cumplimiento, y de no incumplir, los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en la zona de Plaza Elíptica, la zona que tradicionalmente ha registrado y registra peores registros de dióxido de nitrógeno de toda la ciudad, también en 2025, pueda producirse un incumplimiento de los valores límite para dicho contaminante.

Así como a la necesidad y a la obligación jurídica de obligación, de contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, que son mucho más estrictos, en cumplimiento del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

4º) En definitiva, responde a la necesidad de garantizar la imprescindible satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública y del derecho constitucional a la salud, la protección del medio ambiente urbano y el derecho constitucional a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, garantizado por los artículos 2.1, 3.1, 35 y 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DOUE de 30 de marzo de 2010), los artículos 9, 168.1, 169.1, 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y los artículos 15, 43 y 45 de nuestra Constitución.

B) En materia de calidad de contaminación acústica:”.

A continuación se numeran los subapartados en números 1º a 3º.

SEGUNDO.- Se redactan los apartados de la MAIN correspondientes a la tramitación realizada con posterioridad a la elevación del Anteproyecto a la aprobación inicial, como Proyecto de ordenanza, y su sometimiento a información pública: aprobación inicial, trámite de información pública, entre otros.

TERCERO.- Modificaciones derivadas de la adaptación de la OMS a la normativa estatal de tráfico. Adaptación al artículo 76.z3) de la LTSV, a la aprobación del Reglamento de Vehículos Históricos de 2024 y a la modificación del artículo 2 del Reglamento general de vehículos, aprobada mediante el Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros, que entró en vigor el pasado 30 de enero de 2026,

Información de Firmantes del Documento





fecha de su publicación oficial. Como consecuencia de estas modificaciones se llevan a cabo las siguientes modificaciones en la MAIN:

a) En el apartado 2.1.2 de la MAIN (Vol. I) se introduce el siguiente párrafo:

“Asimismo, y como consecuencia de la publicación en el BOE nº 27 de 30 de enero de 2026 y entrada en vigor el mismo día de su publicación, en fecha posterior a la celebración del trámite de información pública, del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros, de la modificación del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos que regula el “Registro Nacional de Vehículos” y la aprobación de la disposición adicional única del citado Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, es necesario adicionar a la OMS una nueva disposición adicional, la quinta, para regular que todas las referencias contenidas en la OMS al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos de la DGT se entienden realizadas al Registro Nacional de Vehículos, así como modificar el Anexo V para actualizar la referencia al acrónimo del Registro Nacional de Vehículos”.

b) Se completa el noveno párrafo del apartado 2.2.2 Alternativas normativas, dándole la siguiente redacción:

“4ª) La necesidad de adaptar determinados aspectos de la OMS a la normativa estatal en materia de tráfico, calidad del aire, así como de cambio climático y transición energética, concretamente a la obligación legal de adaptar los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica respectivamente, al artículo 76.z3) de la LTSV, introducido mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, para satisfacer las obligaciones derivadas de los principios de legalidad, jerarquía normativa y tipicidad, así como a la obligación reglamentaria de adaptar las referencias al Registro General de Vehículos y del Registro de Vehículos a la nueva denominación como Registro Nacional de Vehículos de la DGT, regulada mediante la nueva redacción del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos, reformado por el previamente citado Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, dando cumplimiento a la disposición adicional única de este último Real Decreto”.

c) Se modifica el apartado 3.1 en los siguientes términos:

- *“Un artículo único que regula las modificaciones de la OMS a través de 20 apartados que proponen la modificación de los siguientes artículos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018:*
 1. *En el artículo 16.1, se modifica la letra c) y se añade una nueva letra d).*
 2. *El artículo 19.*
 3. *En el artículo 22, se modifican los apartados 5, 6, 7, 10 y 11.*
 4. *En el artículo 21, se modifica exclusivamente el apartado 6 para adaptar su contenido al artículo 76.z3) de la LTSV, introducido en la LTSV con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021.*
 5. *El artículo 23.*
 6. *El artículo 24.*

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



7. En el artículo 49, se añade el apartado 10.
8. En el artículo 52, se modifica el apartado 2.c).
9. En el artículo 181, se modifica el título y el apartado 1.
10. En el artículo 189, se modifica el apartado 1.
11. En el artículo 199, se modifica el apartado 4.
12. Se suprime la disposición transitoria tercera.
13. Se modifica la disposición transitoria quinta.
14. Se modifica la disposición transitoria sexta.
15. Se adiciona la disposición adicional quinta.
16. Se modifica el Anexo I.
17. Se modifica el Anexo III.
18. Se modifica el Anexo IV.
19. Se modifica el Anexo V.
20. Se modifica el Anexo VI”.

d) Se introduce en el apartado 3.1.1 los siguientes contenidos:

Se incluyen estos nuevos apartados y, como consecuencia de ello, se reordenan los posteriores:

“3. Al objeto de satisfacer los principios de legalidad, jerarquía normativa, seguridad jurídica y tipicidad de las infracciones de tráfico, se modifica exclusivamente el apartado 6 del artículo 21 de la OMS, y a los solos efectos de adaptar su contenido al artículo 76.z3) de la LTSV que tipifica como infracción grave de tráfico el hecho de no respetar las restricciones de circulación de las ZBE, que fue aprobado con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021 mediante el artículo único apartado veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, vigente desde el 21 de marzo de 2022”.

“16. Se adiciona una nueva disposición adicional, la quinta, al objeto de dar cumplimiento a lo previsto a la reciente reforma del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos y al contenido de la disposición adicional única del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, para regular que todas las referencias contenidas en la OMS al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos de la DGT se entienden realizadas al Registro Nacional de Vehículos”.

Se incluye este nuevo apartado y, como consecuencia de ello, se reordenan los posteriores:

“7. Se modifican los artículos 21.6, 23.4 y 26.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid”.

“20. Como consecuencia de los cambios normativos producidos en el ordenamiento comunitario en materia de calidad del aire y nacional de tráfico se modifica el Anexo V para actualizar la referencia normativa de la Directiva de Calidad del Aire, del Registro Nacional de Vehículos y del Reglamento de Vehículos Históricos en los respectivos acrónimos, así como para introducir los acrónimos de la Ley de cambio climático y transición energética y de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN, porque la OMS recoge una serie de

Información de Firmantes del Documento





acrónimos que se entienden referidos a la norma vigente en cada momento. Así, el acrónimo del Reglamento de Vehículos Históricos cuya referencia normativa concreta se actualiza, debe entenderse siempre referido al reglamento estatal vigente en cada momento. La modificación del acrónimo “RV”, responde a la nueva denominación del antiguo Registro General de Vehículos o Registro de Vehículos, que conforme a lo previsto en el artículo 2 del Reglamento General de Vehículos, en su redacción dada por el Real Decreto 52/2026, de 28 de enero pasa a denominarse “Registro Nacional de Vehículos”.

e) Se modifica el apartado 3.1.2 de la MAIN (Vol. I), que queda redactado en los siguientes términos:

“Con la reforma operada por la presente ordenanza se mantiene inalterado el número de artículos de la OMS, tras la reforma operada en septiembre de 2021, pero se modifica la estructura para incorporar una nueva disposición adicional, la quinta, que regula las referencias al Registro Nacional de Vehículos para dar cumplimiento a la disposición adicional única del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero.

Por tanto, tras la aprobación de esta ordenanza, la OMS dispone de 245 artículos, 6 disposiciones transitorias (aunque la transitoria tercera quedaría sin contenido), 5 disposiciones adicionales, la disposición derogatoria única, dos disposiciones finales y 7 anexos”.

f) Se introduce un apartado 4.6 en la MAIN Vol. I titulado “Adaptación de la OMS a la normativa estatal de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial”, en los siguientes términos:

“1.- Actualización a la Ley 18/2021 por la que se modifica la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

1.1) Actualización de los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE al artículo 76.z3) de la LTSV.

Como expresamente motiva el subapartado (79) letra f) del apartado XIV del Preámbulo del Proyecto de ordenanza: “Se modifican los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica respectivamente, al artículo 76.z3) de la LTSV, que fue aprobado con posterioridad a la aprobación Ordenanza 10/2021 mediante el artículo único apartado veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, vigente desde el 21 de marzo de 2022”.

Se trata, por tanto, de una modificación de carácter técnico, que se adopta por imperativo legal, en cumplimiento de los principios de legalidad y jerarquía normativa, sin perjuicio de que el artículo 76.z3) de la LTSV, que tipifica como infracción grave de tráfico el hecho de “No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones”, se aplica en todo el territorio nacional desde el inicio de su vigencia el 21 de marzo de 2022.

1.2) La regulación sustantiva de Madrid ZBE no es objeto del Proyecto normativo. Solo se adapta el artículo 21.6 para adaptar la tipificación de la infracción al artículo 76.z3) de la LTSV, aprobada con posterioridad a la entrada en vigor de la Ordenanza a10/2021 de 13 de septiembre.

Información de Firmantes del Documento





Al objeto de satisfacer los principios de legalidad, jerarquía normativa, seguridad jurídica y tipicidad de las infracciones de tráfico, se modifica exclusivamente el apartado 6 del artículo 21 de la OMS, y a los solos efectos de adaptar su contenido al artículo 76.z3) de la LTSV que tipifica como infracción grave de tráfico el hecho de no respetar las restricciones de circulación de las ZBE, que fue aprobado con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021 mediante el artículo único apartado veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, vigente desde el 21 de marzo de 2022.

El artículo 21.3 de la OMS, que regula las restricciones de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" (los vehículos más contaminantes) por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid fecha 11 de diciembre de 2025.

Al objeto, exclusivamente de informar a la ciudadanía, se informa de los siguientes hechos.

1º) La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

2º) La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y al artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que las ZBE incluirán "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante", empleando "la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones", regulando expresamente que "las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante".

La clasificación ambiental "A" de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere a "todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B", es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, "podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes".

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



3º) El Proyecto normativo motiva expresamente, en el apartado I (5) del Preámbulo, que la prohibición de circulación de vehículos “A” es firme desde la entrada en vigor de la OMS en 2018, y que la regulación de Madrid ZBE que dota a toda la población que se encuentre en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre al artículo 21 de la OMS, es también firme.

4º) En el apartado II (9) del Preámbulo, el Proyecto normativo motiva la necesidad de la regulación de Madrid ZBE, porque que ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado de nivel de desarrollo económico, por lo que resulta imprescindible su conservación.

5º) La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

A tal efecto, se motiva expresamente en el apartado XIX del Preámbulo del Proyecto de ordenanza que:

“f) Se modifican los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica respectivamente, al artículo 76.z3) de la LTSV, que fue aprobado con posterioridad a la aprobación Ordenanza 10/2021 mediante el artículo único apartado veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, vigente desde el 21 de marzo de 2022”.

Se trata, por tanto, de una modificación que se adopta por imperativo legal, en cumplimiento de los principios de legalidad y jerarquía normativa, sin perjuicio de que el artículo 76.z3) de la LTSV, que tipifica como infracción grave de tráfico el hecho de “No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones”, se aplica en todo el territorio nacional desde el inicio de su vigencia el 21 de marzo de 2022.

2.- Actualización a la aprobación del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.

Se adapta la redacción del artículo 23 y 24.3.b) de la OMS y se modifica el Anexo V para actualizar la la referencia del acrónimo “RVH” al Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



3.- Actualización a la aprobación del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos.

Como consecuencia de la aprobación del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros, por el que se modifica el artículo 2 del Reglamento General de Vehículos que modifica la denominación del Registro general de Vehículos que pasa a denominarse "Registro Nacional de Vehículos", y de la regulación de la disposición adicional única del citado Real Decreto 52/2026, de 28 de enero sobre las referencias al Registro Nacional de Vehículos, se llevan a cabo las siguientes modificaciones en el Proyecto de ordenanza:

a) Se modifica el Anexo V para actualizar la referencia al acrónimo del Registro Nacional de Vehículos.

La modificación del acrónimo "RV", responde a la nueva denominación del antiguo Registro General de Vehículos o Registro de Vehículos, que conforme a lo previsto en el artículo 2 del Reglamento General de Vehículos, en su redacción dada por el Real Decreto 52/2026, de 28 de enero pasa a denominarse "Registro Nacional de Vehículos".

b) Se adiciona a la OMS la disposición adicional quinta para adaptar la OMS a la reciente reforma del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos y al contenido de la disposición adicional única del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, para regular que todas las referencias contenidas en la OMS al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos de la DGT se entienden realizadas al Registro Nacional de Vehículos".

CUARTO.- Modificaciones introducidas como consecuencia de la publicación de las Sentencias nº 6428/2025 (Recurso 1020/2023) y 6427/2025 (Recurso 1109/2023), de 24 de noviembre de 2025, de la Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Quinta del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña por las que se desestiman los recursos interpuestos contra el Acuerdo, de 27 de enero de 2023, adoptado por el Plenario del Consejo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona, que aprobó definitivamente la Ordenanza por la que se fijan los criterios de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la zona de bajas emisiones de Barcelona y se promueve una movilidad sin emisiones (Ordenanza ZBE Barcelona 2023), respectivamente, por la Asociación Plataforma de Afectados por las Restricciones Circulatorias y por el Gremio Provincial de Talleres de Reparación y Mantenimiento de Automóviles de Barcelona.

Como consecuencia de la adopción de las citadas sentencias, se introducen determinados párrafos del fundamento jurídico séptimo de la Sentencia nº 6428/2025 (Recurso 1020/2023), en los siguientes apartados de la MAIN:

1º) En el apartado 4.2.5.16 de la MAIN (Vol. I) Se reproduce en la MAIN el apartado 9 del FJ SÉPTIMO de la citada STSJCAT y se justifica que la vigencia de la regulación de la ZBE Madrid Central desde 2018 hasta la ejecución del fallo anulatorio mediante sentencias firmes del TSJM en 2021, y de la vigencia de la regulación de las ZBE de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica introducida en la OMS mediante la Ordenanza 10/2021 de 13 de septiembre, que permanece vigente en el momento de redacción de la presente MAIN al

Información de Firmantes del Documento





encontrarse pendiente de admisión a trámite y, en su caso, resolución del recurso municipal de casación, y haberse desestimado por el TSJM la solicitud de ejecución provisional de la sentencia recurrida, supone que se han materializado los plazos transitorios regulados en 2018 (artículos 6, 21, 23, DT 1ª.2 y DT3ª OMS redacción de 2018) y en 2021 (artículos 21 a 24, DT 1ª.2 y DT 3ª OMS redacción de 2021) para facilitar la adaptación al cumplimiento de la regulación de las ZBE, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, lo que acredita que se ha producido lo que el TSJCAT denomina “una transición efectiva” desde que se aprobara la redacción inicial de 2018 hasta la actualidad.

A tal efecto se incluyen los siguientes párrafos en el apartado 4.2.5.16 de la MAIN (Vol. I):

“3.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro garantiza el **principio de proporcionalidad** porque ha dispuesto de un régimen de transitoriedad que se inició en la regulación de la ZBE Madrid Central el 5 de octubre de 2018 y que, tras su anulación judicial, y la aprobación de la Ordenanza 10/2021 de 13 de septiembre, que reguló la ZBEDEP Distrito Centro mediante el artículo 23 y la disposición transitoria tercera de la OMS, estableciendo un régimen de transitoriedad para facilitar la adaptación al cumplimiento de dicha regulación.

La disposición transitoria tercera de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021 establece que:

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

1. En relación a la ZBEDEP Distrito Centro desde la fecha de entrada en vigor de la presente ordenanza:

a) No pueden gestionar invitaciones de acceso a la citada zona para vehículos con clasificación ambiental A las personas empadronadas en el Distrito Centro ni las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

b) No pueden acceder vehículos con clasificación ambiental A a las plazas de garaje particulares y los aparcamientos municipales para residentes situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

c) Se prohíbe el acceso y circulación por la ZBEDEP de los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA no superior a tres mil quinientos kilogramos clasificados medioambientalmente en la categoría A, referidos en el artículo 23.3.d).6º y en los apartados 1º, 2º, 3º, 6º, 7º, 12º, 13º, 14º, 16º y 18º del artículo

23.3.e).

No obstante, los vehículos recogidos en los artículos 23.3.d).6º, 23.3.e).1º y 23.3.e).14º quedan excepcionados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, C o B.

Información de Firmantes del Documento





d) No pueden acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos con clasificación ambiental A o B destinados a prácticas de conducción de autoescuelas ubicadas en el interior de dicha zona.

2. Hasta el 31 de diciembre de 2022 podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos a motor, con al menos cuatro ruedas y MMA no superior a tres mil quinientos kilogramos que dispongan de clasificación ambiental B, cuando se encuentren en los supuestos referidos en el artículo 23.3.d).6º y en los apartados 1º, 2º, 3º, 6º, 7º, 12º, 13º, 14º, 16º y 18º del artículo 23.3.e).

Los vehículos recogidos en los artículos 23.3.d).6º, 23.3.e).1º y 23.3.e).14º quedan exceptuados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, o C.

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

a) Los vehículos con clasificación ambiental A: hasta el 31 de diciembre de 2022.

Los vehículos recogidos en los artículos 23.3.d).6º, 23.3.e).1º y 23.3.e).14º quedan exceptuados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C, o B.

b) Los vehículos clasificación ambiental B: hasta el 31 de diciembre de 2024.

Los vehículos recogidos en los artículos 23.3.d).6º, 23.3.e).1º y 23.3.e).14º quedan exceptuados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO o C.

4. Se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, excluidos turismos, ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, de empresas, sean éstas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBEDEP Distrito Centro dentro de las siguientes franjas horarias, en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo:

a) Vehículos con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos y menor o igual a dieciocho mil kilogramos:

Información de Firmantes del Documento





Periodo	CERO Emisiones	ECO	C	B	A
Hasta el 31/12/2022	24 h	7:00 h a 21:00 h	7:00 h a 15 h	7:00 h a 13:00 h	7:00 h a 13:00 h
Desde el 01/01/2023 hasta el 31/12/2024	24 h	7:00 h a 21:00 h	7:00 h a 15:00 h	7:00 h a 13:00 h	No se permite su acceso
Desde el 01/01/2025	24 h	7:00 h a 21:00 h	7:00 h a 15:00 h	No se permite su acceso	No se permite su acceso

b) Vehículos con MMA menor o igual a tres mil quinientos kilogramos:

Periodo	CERO Emisiones	ECO	C	B	A
Hasta el 31/12/2022	24 h	7:00 h a 21:00 h	7:00 h a 15:00 h	7:00 h a 13:00 h	No se permite su acceso
Desde el 01/01/2023	24 h	7:00 h a 21:00 h	7:00 h a 15:00 h	No se permite su acceso	No se permite su acceso

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

a) Los vehículos de los que ya disponían en propiedad o usufructo el 24 de octubre de 2018, fecha de entrada en vigor de esta ordenanza, las personas empadronadas en el Distrito Centro y los que, con posterioridad a dicha fecha, adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular.

b) Los destinados al transporte de personas titulares de TEPMR que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a la ZBEDEP Distrito Centro.

c) Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro o que se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP referidos en el artículo 23.3.d).3º.

d) Los que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil, primaria o secundaria cuando las necesidades de estos así lo exijan.

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

Como consecuencia de la finalización de los plazos transitoriamente habilitados para facilitar a la ciudadanía la adaptación al cumplimiento de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, el Proyecto de ordenanza tramitado propone dejar sin contenido la Disposición transitoria tercera de la OMS, trasladando aquel contenido sustantivo, privado ya de transitoriedad, a la redacción del artículo 23 de la OMS propuesta por el citado Proyecto de Ordenanza.

El apartado 9 del FJ SÉPTIMO de la citada STSJCAT y se justifica que la vigencia de la regulación de la ZBE Madrid Central desde 2018 hasta la ejecución del fallo anulatorio mediante sentencias

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



firmes del TSJM en 2021, y de la vigencia de la regulación de las ZBE de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica introducida en la OMS mediante la Ordenanza 10/2021 de 13 de septiembre, que permanece vigente en el momento de redacción de la presente MAIN al encontrarse pendiente de admisión a trámite y, en su caso, resolución del recurso municipal de casación, y haberse desestimado por el TSJM la solicitud de ejecución provisional de la sentencia recurrida, supone que se han materializado los plazos transitorios regulados en 2018 (artículos 6, 21, 23, DT 1ª.2 y DT3ª OMS redacción de 2018) y en 2021 (artículos 21 a 24, DT 1ª.2 y DT 3ª OMS redacción de 2021) para facilitar la adaptación al cumplimiento de la regulación de las ZBE, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, lo que acredita que se ha producido lo que el TSJCAT denomina “una transición efectiva” desde que se aprobara la redacción inicial de 2018 hasta la actualidad.

Los datos de evolución de dióxido de nitrógeno empleados para redactar el Proyecto normativo responden a la vigencia de la regulación de las ZBE, incluyendo la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en los artículos 22 a 24, DT 3ª y los Anexos IV y V de la OMS en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021.

Como señala la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Quinta del TSJCAT, reproducidas del FJ Séptimo apartados 8 y 9 de la Sentencia 6428/2025, de 24 de noviembre de 2025, de Recurso 1020/2023 (ID CENDOJ 08019330052025100463; ECLI ES:TSJCAT:6428):

“8.Los datos de contaminación de los que parte ya se hallan actualizados, y, si bien es cierto que muestran en general una tendencia positiva o de disminución, es preciso considerar que en ellos ha de partirse de dos circunstancias: la incidencia de la pandemia y la no suspensión de la OZBE 2019”.

“9.Acerca de la necesaria progresividad en la implantación de la norma, que permita la adaptación de los ciudadanos, especialmente de los más vulnerables económicamente, y de las empresas, especialmente las de menor tamaño y capacidad económica, es preciso destacar que se han ido implantando medidas restrictivas desde el año 2017 a 2019, con intervención episódica, en que ya se establecían restricciones, y que no cabe olvidar que tales medidas de protección se instauraron en la OZBE 2019 ya no con carácter episódico y que aun cuando la sentencia fue estimatoria no se otorgó la suspensión, habida cuenta los intereses enfrentados y las deficiencias observadas que aconsejaron remitir a la decisión del TS. Lo que implica una transición efectiva hasta la Ordenanza de 2023” (FJ Séptimo, apartado 9 de la STS de Cataluña 6428/2025, de 24 de noviembre de 2025, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Quinta, Recurso 1020/2023 (ID CENDOJ 08019330052025100463; ECLI ES:TSJCAT:6428).

La regulación de las ZBEDEP de Madrid contenida en el Proyecto normativo, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica es proporcional porque se ha producido una “transición efectiva” desde 2018 y desde 2021, y porque se aprueba tras haber finalizado el 31 de diciembre de 2024 los regímenes transitorios regulados para adaptar al cumplimiento de la norma.

Por ello, **no es necesario que el Proyecto normativo regule un nuevo régimen transitorio porque su regulación sustantiva ha venido aplicándose desde 2018, careciendo de sentido adoptar en 2026 medidas transitorias que puedan reducir la protección del derecho a la vida y a la integridad física, la salud pública, el derecho a la salud y la protección de la calidad del aire y medioambiental** que podrían conducir a un incumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2021/2281”.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Asimismo, a tal efecto se incluyen los siguientes párrafos en el apartado 4.2.6.4 epígrafe “11”:

“11. La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica garantiza el principio de proporcionalidad porque ha dispuesto de un régimen de transitoriedad que se inició en la regulación del artículo 6.2 y la DT 1ª.2 de la redacción originaria de la OMS de 5 de octubre de 2018, firme desde entonces.

Tras la reforma operada en la OMS por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, que reguló la ZBEDEP Plaza Elíptica mediante el artículo 24, se contempla en el propio precepto un régimen de transitoriedad para facilitar la adaptación al cumplimiento de dicha regulación.

La redacción del artículo 24.3 de la OMS actualmente vigente (se encuentra pendiente de la admisión a trámite y, en su caso, resolución del recurso de casación interpuesto por el Ayuntamiento de Madrid, establece una transitoriedad ya finalizada:

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

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

a) Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP.

b) Se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental A el acceso y la circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

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

1.º Los vehículos de los que ya dispongan a 1 de abril de 2021, en régimen de propiedad o usufructo, las personas empadronadas en los barrios de Abrantes, Opañel y Comillas del Distrito de Carabanchel y en los barrios de Moscardó y Zofío del Distrito de Usera, así como los que, con posterioridad a dicha fecha, adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

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

3.º Los vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

4.º Los vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y Fuerzas Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

5.º Los vehículos de los servicios públicos básicos cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

6.º Los vehículos especiales encuadrados en alguna de las secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C del anexo II del RGV detalladas en el anexo IV, cuando no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

7.º Los vehículos que accedan a la ZBEDEP Plaza Elíptica para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria en un centro situado en el interior de dicha ZBEDEP, así como a los alumnos de secundaria cuyas

necesidades así lo exijan, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, salvo aquellos vehículos que se vean afectados por el apartado 2.b) de la disposición transitoria primera que podrán hacerlo exclusivamente hasta el 31 de diciembre de 2023.

8.º Los vehículos con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos cuyo destino de viaje sea el interior de Plaza Elíptica podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

9.º Los vehículos de MMA superior a tres mil quinientos kilogramos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones situadas en la ZBEDEP Plaza Elíptica, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



10.º A partir del 1 de enero de 2025 solo podrán acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica los vehículos contemplados en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera.”

Como señala la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Quinta del TSJCAT, reproducidas del FJ Séptimo apartados 8 y 9 de la Sentencia 6428/2025, de 24 de noviembre de 2025, de Recurso 1020/2023 (ID CENDOJ 08019330052025100463; ECLI ES:TSJCAT:6428):

“9.Acerca de la necesaria progresividad en la implantación de la norma, que permita la adaptación de los ciudadanos, especialmente de los más vulnerables económicamente, y de las empresas, especialmente las de menor tamaño y capacidad económica, es preciso destacar que se han ido implantando medidas restrictivas desde el año 2017 a 2019, con intervención episódica, en que ya se establecían restricciones, y que no cabe olvidar que tales medidas de protección se instauraron en la OZBE 2019 ya no con carácter episódico y que aun cuando la sentencia fue estimatoria no se otorgó la suspensión, habida cuenta los intereses enfrentados y las deficiencias observadas que aconsejaron remitir a la decisión del TS. Lo que implica una transición efectiva hasta la Ordenanza de 2023” (FJ Séptimo, apartado 9 de la STS de Cataluña 6428/2025, de 24 de noviembre de 2025, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Quinta, Recurso 1020/2023 (ID CENDOJ 08019330052025100463; ECLI ES:TSJCAT:6428).

La regulación de las ZBEDEP de Madrid contenida en el Proyecto normativo, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica es proporcional porque se ha producido una “transición efectiva” desde 2018 y desde 2021, y porque se aprueba tras haber finalizado el 31 de diciembre de 2024 los regímenes transitorios regulados para adaptar al cumplimiento de la norma.

Por ello, no es necesario que el Proyecto normativo regule un nuevo régimen transitorio porque su regulación sustantiva ha venido aplicándose desde 2018, careciendo de sentido adoptar en 2026 medidas transitorias que puedan reducir la protección del derecho a la vida y a la integridad física, la salud pública, el derecho a la salud y la protección de la calidad del aire y medioambiental que podrían conducir a un incumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2021/2281, máxime cuando la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica se limita a reproducir la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” (ya aplicable conforme a la vigente y firme regulación de Madrid ZBE), y extender dicha prohibición al tramo de la A-42 situado bajo la plaza de Fernández Ladreda.

2º) Se reproduce en el apartado 6.3.4.3 de la MAIN (vol. II) el apartado 11 del FJ SÉPTIMO de la citada STSJCAT y se justifica que la reducción de ingresos en materia de IVTM se debe, principal y fundamentalmente, a una política tributaria que prioriza y fomenta, mediante bonificaciones y exenciones fiscales, a los vehículos menos contaminantes, por lo que la disminución de ingresos responde a una decisión consciente y voluntariamente deseada por la Administración de fomento de la reducción de los efectos contaminantes del medio ambiente urbano a través de la política fiscal que beneficia a los vehículos menos contaminantes.

Información de Firmantes del Documento



En palabras de la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Quinta del TSJCAT, reproducidas del FJ Séptimo apartado 9 de la Sentencia 6428/2025, de 24 de noviembre de 2025, de Recurso 1020/2023 (ID CENDOJ 08019330052025100463; ECLI ES:TSJCAT:6428):

“Que a nivel del impuesto de circulación de vehículos (IVTM) hay una disminución aceptada y querida por parte de la Administración dado que la ha establecido como medida de fomento, con bonificaciones y exenciones para los vehículos que menos contaminan”.

QUINTO.- Modificaciones formales y correcciones de errores materiales.

Se realizan correcciones exclusivamente formales derivadas de errores mecanográficos y se reordena la numeración de los subapartados para facilitar la lectura del texto.

En el apartado 2.1.1 de la MAIN (Vol. I) se reproducen determinados párrafos del Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las ZBE, relativos a la obligación comunitaria y legal nacional de mejora de la calidad del aire, específicamente en lo relacionado con el dióxido de nitrógeno.

Asimismo se introducen párrafos del Preámbulo del Real Decreto 1052/2022, relativos a la reducción de los gases de efecto invernadero y de mitigación del cambio climático, en el apartado 2.1.4 de la MAIN (Vol. I), subdividiéndose en subapartados los contenidos ya existentes sobre el Acuerdo de París y la Declaración de emergencia climática.

En el apartado 2.2.2.4 de la MAIN (Vol. I), en el que se analizan las alternativas normativas, se introducen dos subapartados, relativos a la Ley de cambio climático y transición energética (2.2.2.4.1) y al Real Decreto 1052/2022 (2.2.2.4.2), copiando párrafos del Preámbulo de este último Real Decreto, y se reenumeran el resto de subapartados, que pasan a numerarse como 2.2.2.4.3 a 2.2.2.4.7.

Se concreta el título del Informe técnico de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad (DGPEIM), de 11 de diciembre de 2025, sobre el impacto en materia de movilidad de la propuesta de regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza por el que se modifica la OMS, en materia de ZBEDEP y por la que se amplía el servicio de estacionamiento regulado, incorporado como ANEXO 6.4 de la MAIN, que figura entre la documentación sometida a información pública.

En el apartado 6.12.1 de la MAIN (Vol. II) se introducen unos párrafos del apartado I del Preámbulo del Real Decreto 1052/2021, y se reordenan los subapartados en formato “(1)” por “1.”

SEXTO.- Modificaciones en la MAIN como consecuencia de distintas alegaciones que plantan la necesidad de reforzar la justificación de la necesidad de la regulación de las ZBEDEP:

En el apartado 2.2.2.7 de la MAIN (Vol. I) se introduce el siguiente párrafo:

“Además, la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, sirven a la obligación legal ex artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, y reglamentaria de contribuir adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las

Información de Firmantes del Documento





directrices sobre calidad del aire para el dióxido de nitrógeno de la Organización Mundial de la Salud, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 7.1 párrafo segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBE”.

En el apartado 2.3 de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguientes cambios marcados en letra azul:

“1. Proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho constitucional a la salud mediante el cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado, a través de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, que protege la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana por dióxido de nitrógeno, reduciendo con ello los niveles de contaminación ambiental del aire y posibilitando el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno regulados para proteger la salud humana y el medio ambiente, en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 -que son los mismos que regulaba la derogada Directiva 2008/50/CE y que deben cumplirse a más tardar el 11 de diciembre de 2026-, así como avanzar en el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la misma Directiva, que deben cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030, y para contribuir adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire para el dióxido de nitrógeno de la Organización Mundial de la Salud, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 7.1 párrafo segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBE.

Se trata de garantizar el derecho a la protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física y de los derechos constitucionales a la protección de la salud y al disfrute de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona reconocidos, respectivamente, en los artículos 15, 43 y 45 de la Constitución Española, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo, la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y su reglamento de desarrollo aprobado mediante el Real Decreto 102/2011, 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.

La satisfacción de esta razón de interés general requiere necesariamente de la “restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales” conforme a lo previsto en el artículo 7.g) y 18 de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (en adelante LTSV), cuyo Texto refundido ha sido aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que regula la obligación de que la regulación de las ZBE incluya “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, empleando a estos efectos “la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Vehículos, y sus futuras actualizaciones”, y que “las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”, es decir, a los vehículos con clasificación ambiental “A” por ser los vehículos con la clasificación ambiental más contaminante en los términos regulados por el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos.

2. Proteger el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona el entorno urbano, en lo relativo a la protección contra la contaminación atmosférica, al objeto de satisfacer el artículo 45.1 de la Constitución, mediante la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo.

3. El proyecto de ordenanza responde al interés general de regulación de los distintos usos del espacio público municipal y de proteger la integridad del patrimonio y del dominio público municipal.

El proyecto de ordenanza tiene por objeto regular, racionalizando y armonizando, los “distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos...”. (...)

Al objeto de 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, se regulan las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, respondiendo la ZBEDEP Distrito Centro tanto a la necesidad de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano como a la necesidad de ordenar los usos del espacio público en la zona con mayor demanda de uso de toda la ciudad y probablemente, de toda España.

A tal efecto se regula la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a la regulación del estacionamiento (SER), mediante la modificación del anexo I y la disposición transitoria quinta de la OMS.

*4. La razón de interés general de garantizar los derechos de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad **(PMR)** para garantizar la accesibilidad universal del espacio público y el ejercicio real, pleno y efectivo de sus derechos, garantizando su acceso en vehículo a motor en las vías de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en el Proyecto de ordenanza, a las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR que hagan uso reglamentario de la misma, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza”.*

En el apartado 2.4.1.B) de la MAIN (Vol. I) se introduce la siguiente frase en azul:

“Lograr una mejora sustancial de la calidad del aire, mediante el progresivo cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, y para contribuir adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire para el dióxido de nitrógeno de la Organización Mundial de la Salud, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 7.1 párrafo segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBE”.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



En el apartado 2.4 subapartado 6 de la MAIN (Vol. I) se introduce el siguiente párrafo:

“Concretamente a la obligación legal de adaptar los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS a la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica respectivamente, al artículo 76.z3) de la LTSV, reformado mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, para satisfacer las obligaciones derivadas de los principios de legalidad, jerarquía normativa y tipicidad, así como a la obligación reglamentaria de adaptar las referencias al Registro General de Vehículos y del Registro de Vehículos a la nueva denominación como Registro Nacional de Vehículos de la DGT, regulada mediante la nueva redacción del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos, reformado por el previamente citado Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, dando cumplimiento a la disposición adicional única de este último Real Decreto”.

En el apartado 4.1.3.1 de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguientes párrafos:

“Las políticas en materia de protección de la salud pública, el medio ambiente, protección de los consumidores, en materia de mercado interior y los transportes son de competencia compartida entre la Unión Europea y los Estados miembros, conforme a lo previsto en el artículo 4.2 letras a), e), f), g) y k) del TFUE.

En el ámbito de la protección y mejora de la salud humana, el artículo 6.a) del TFUE atribuye expresamente competencias a la Unión Europea.

En la definición y ejecución de sus políticas y acciones, la Unión Europea está jurídicamente obligada a tener en cuenta las exigencias relacionadas con la protección de la salud humana, conforme a lo previsto en el artículo 9 del TFUE.

*La definición y ejecución de todas las políticas y acciones de la Unión, conforme a lo previsto en el artículo 168.1 del TFUE relativo a la protección de la salud pública, debe **garantizar “un alto nivel de protección de la salud humana”**, y que la acción de la Unión, que complementará las políticas nacionales, “se encaminará a **mejorar la salud pública, prevenir las enfermedades humanas y evitar las fuentes de peligro para la salud física y psíquica”**.*

La obligación de la Unión Europea de proteger la salud de los consumidores se reconoce expresamente en el artículo 169.1 del TFUE.

*Por su parte, el artículo 191.1 del TFUE, relativo a la protección del medio ambiente, regula que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente contribuirá a alcanzar los objetivos de: “la **conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente**; la **protección de la salud de las personas**; la utilización prudente y racional de los recursos naturales”.*

En ejercicio de las competencias comunitarias y al objeto de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger y “mejorar la salud pública, prevenir las enfermedades humanas y evitar las fuentes de peligro para la salud” y de lograr “un alto nivel de protección de la salud humana” conforme al artículo 168.1 del TFUE, así como de conservar, proteger y mejorar la calidad del medio ambiente la Unión Europea conforme

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



al artículo 191 del TFUE, la Unión Europea ha aprobado la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que supone una actualización sustancial de la normativa de calidad del aire en Europa”.

En el apartado 2.1.1 de la MAIN (Vol. I) se introduce el nuevo epígrafe “6. La Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2024 sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa”, con el siguiente contenido:

“6. La Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2024 sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

El capítulo III de la Directiva 2024/2881, titulado “Gestión de la calidad del aire”, regula en su artículo 12.1 la obligación de los Estados miembros de mantener, en las zonas en las que el nivel de contaminación del aire se sitúe por debajo de los valores límite, los valores de la contaminación por debajo de los valores límite para el dióxido de nitrógeno :

“Artículo 12. Directiva 2024/2881. Requisitos aplicables cuando los niveles son inferiores a los valores límite, a los valores objetivo y a los objetivos en materia de concentración de la exposición media.

1. En las zonas donde los niveles de contaminantes en el aire ambiente se sitúen por debajo de los valores límite respectivos que se especifican en el anexo I, sección 1, los Estados miembros mantendrán los niveles de dichos contaminantes por debajo de los valores límite”.

Por tanto, la normativa comunitaria de calidad del aire obliga a mantener en todo momento el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno como sucede en la ciudad de Madrid, logrado gracias a la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responde a la obligación jurídica de cumplir el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881 respecto de la contaminación por dióxido de nitrógeno en el distrito Centro, la zona con problemas agravados de contaminación y con mayor demanda de uso del limitado espacio público y en el entorno de Plaza Elíptica por ser la zona que tradicionalmente ha sufrido, y todavía sufre, los mayores niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica propuesta por el Proyecto de ordenanza responde a la obligación, impuesta por el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881, de mantener en dichas zonas el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



El artículo 12.4 de la citada Directiva 2024/2881, regula la obligación de los Estados miembros de esforzarse para “alcanzar y preservar la mejor calidad del aire ambiente y un nivel elevado de protección del medio ambiente y la salud humana, con el fin de alcanzar el objetivo de ausencia de contaminación a que se refiere el artículo 1, apartado 1, en consonancia con las recomendaciones de la OMS, y por debajo de los umbrales de evaluación establecidos en el anexo II”.

Por su parte, el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881 regula los “Valores límite, valores objetivo y obligaciones de reducción de la exposición media”, estableciendo que:

“Artículo 13. Directiva 2024/2881. Valores límite, valores objetivo y obligaciones de reducción de la exposición media.

1. Los Estados miembros se asegurarán de que, en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1”.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responde a la obligación jurídica de cumplir el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881, para evitar que se produzca una regresión de la protección ambiental de las personas que residen o se encuentran en la ciudad de Madrid, concretamente para evitar que, en las zonas del distrito Centro y de Plaza Elíptica, pueda producirse un incumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

El artículo 13.7 de la citada Directiva 2024/2881 habilita a los Estados miembros para “mantener o introducir medidas de mayor protección, incluidas normas de calidad del aire que sean más estrictas que las contempladas en el presente artículo, de conformidad con el artículo 193 del TFUE”.

En este sentido, debe destacarse que el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que se analiza a continuación, que en su artículo 3.1.a) regula como uno de los dos objetivos principales la mejora de la calidad del aire, ha regulado en su artículo 7.1 los “Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de calidad del aire”, además de la obligación de “cumplir con los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire”, que recoge los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE y que coinciden con los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano, que deben cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, el segundo párrafo del citado artículo 7.1 establece la obligación de que las ZBE contribuyan “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, que son mucho más estrictos, al recomendar un valor límite anual de 10 µg/m³.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



En el apartado 2.1.1 de la MAIN (Vol. I) se introduce el nuevo epígrafe “7. El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (Reglamento ZBE”, con el siguiente contenido (renumerando a continuación el siguiente apartado):

“7. El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (Reglamento ZBE).

Como expresamente motiva el Preámbulo del Real Decreto 1052/2022, la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones constituye una medida legalmente obligatoria para dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria, de cara a lograr el cumplimiento en 2030 de los valores límite para dicho contaminante, que reducen a la mitad los contemplados en la Directiva 2008/50/CE, más acordes con las directrices de la Organización Mundial de la Salud, de cara a lograr el objetivo de contaminación cero del aire a más tardar en 2025 tal y como recoge el “Plan de Acción de la Unión Europea: Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo” de 21 de mayo de 2021:

“La atmósfera es un bien común indispensable para la vida, respecto del cual todas las personas tienen el derecho de su uso y disfrute y la obligación de su conservación. Como tal, la calidad del aire y la protección de la atmósfera han sido, desde hace décadas, una prioridad de la política ambiental, como sustrato básico para la salud de las personas y los ecosistemas. (...)

En este contexto, se enmarca el importante acervo jurídico y el conjunto de políticas y medidas que la Unión Europea ha venido desarrollando desde los años setenta en materia de calidad del aire, y los tratados regionales y multilaterales adoptados para alcanzar objetivos como reducir la contaminación transfronteriza, proteger la capa de ozono o combatir el cambio climático.

A nivel nacional, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y su desarrollo reglamentario, han servido hasta la fecha como norma básica para enmarcar la respuesta a los problemas de la contaminación atmosférica, y han hecho posibles importantes mejoras en las emisiones de la mayoría de los contaminantes atmosféricos, así como en la calidad del aire. (...)

Más recientemente, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, dando respuesta a los compromisos internacionales y europeos adquiridos por España, pone en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética, como vector clave de la economía y la sociedad para construir el futuro y generar nuevas oportunidades socioeconómicas. En este nuevo marco institucional, la protección de la atmósfera y la acción climática confluyen en un objetivo común, garantizando la coordinación de las políticas sectoriales, entre las que ocupan un lugar muy destacado las políticas de movilidad sostenible.

No obstante, a pesar de los mencionados avances, la contaminación atmosférica continúa siendo motivo de seria preocupación en España y en el resto de Europa, y aún existen niveles de contaminación con efectos adversos muy significativos

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27

Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



para el medio ambiente y la salud humana, particularmente en los núcleos urbanos. (...)

Según los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS), nueve de cada diez personas en el mundo respiran aire altamente contaminado. Por su parte, la Agencia Europea de Medio Ambiente (en adelante, AEMA) estima en más de 20.000 las muertes prematuras en España al año, a causa de la mala calidad del aire atribuibles a los niveles de óxidos de nitrógeno (NOx), ozono (O3) y partículas en suspensión inferiores a 2,5 µm (PM2.5).

En España, casi todas las capitales de provincia presentan datos de calidad del aire que incumplen valores guía de las Directrices sobre calidad del aire de la OMS ("Organización Mundial de la Salud").

Además, en julio de 2019 la Comisión europea decidió remitir al Reino de España ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (ASUNTO C-125/20) por el incumplimiento reiterado de los límites legales de dióxido de nitrógeno (NO2) de 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 por no haber adoptado medidas suficientes para garantizar el cumplimiento de estos valores límite en el Área de Barcelona, Vallès-Baix Llobregat y Madrid.

El 26 de octubre de 2022 la Comisión Europea presentó al Consejo una propuesta de revisión de las directivas sobre calidad del aire ambiente (Directivas 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente y la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008).

Dicha propuesta incluye el establecimiento de normas intermedias de calidad del aire de la Unión Europea para 2030, más acordes con las directrices de la OMS, al tiempo que situará a la Unión Europea en la trayectoria para lograr la contaminación cero del aire a más tardar en 2050, tal y como prevé el «Plan de Acción de la UE: "Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo"» publicado por la Comisión Europea el día 21 de mayo de 2021, en sinergia con los esfuerzos de neutralidad climática. Para ello, se propone una revisión periódica de las normas europeas de calidad del aire para reevaluarlas en función de las últimas pruebas científicas y de la evolución de la sociedad y la tecnología.

El objetivo recogido en la citada propuesta de reducir a la mitad para 2030 los valores límite de calidad del aire anuales de contaminantes atmosféricos como las partículas PM10 y PM2.5 y el dióxido de nitrógeno (NO2) va a suponer un reto para los principales núcleos de población españoles".

Como expresamente motiva el apartado II del Preámbulo del Real Decreto 1052/2022 (Reglamento ZBE):

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



“La Ley 7/2021, de 20 de mayo, prevé el establecimiento de zonas de bajas emisiones con el fin de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero”.

“El establecimiento de estas ZBE, en las que se prevé la limitación del acceso, la circulación y el estacionamiento a los vehículos más contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos en materia de calidad del aire y cambio climático, además de favorecer la mejora de la calidad acústica”.

Los dos primeros párrafos del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022 regulan la obligación de que los Proyectos de ZBE definan objetivos cuantificables de calidad del aire que, en todo caso, permitan el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno legislados por la norma comunitaria y nacional de calidad del aire, debiendo contribuir, adicionalmente, a alcanzar en un plazo razonable de “los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud” que son mucho más estrictos que los regulados en la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

De conformidad con lo previsto en los dos primeros párrafos del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022, la ordenanza que regule una ZBE debe contener la regulación de las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento del artículo 5 del Real Decreto 1052/2022, que resulten necesarias para lograr el cumplimiento de los valores límite legislados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire respecto el dióxido de nitrógeno, así como para contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”.

La Sentencia 6428/2025, de 24 de noviembre de 2025, de la Sala Contencioso Administrativa Sección Quinta del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (recurso 1020/2023) (en adelante, STJCAT 6428/2025, de 24 de noviembre), desestima el recurso interpuesto por la Asociación Plataforma de Afectados por las Restricciones Circulatorias frente a la Ordenanza del Ayuntamiento de Barcelona de 27 de enero de 2023, por la que se fijan los criterios de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona y se promueve una movilidad sin emisiones, motiva en su fundamento jurídico séptimo que:

“1. La obligatoriedad en la implantación de la ZBE no puede soslayarse, pues viene impuesta legalmente por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que obliga a su implantación de forma incondicional en todas las ciudades con más de 50.000 habitantes....

2. Cuyo desarrollo viene regulado en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

3. En todas las normas se pone el foco en la mejora de la calidad del aire y en mitigar el cambio climático, a través de reducir las emisiones derivadas de la movilidad. (...)

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



La ciudad de Madrid tiene una población superior a los 3,5 millones de habitantes.¹

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos que el Proyecto normativo propone, nace por el mandato legal del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, siendo las ZBE uno de los instrumentos esenciales para alcanzar los límites legales y los niveles recomendados por la OMS.

Aunque los valores de contaminación por dióxido de nitrógeno han ido mejorando, y actualmente cumplen los valores límite anual y horario para dicho contaminante regulados en la Directiva 2008/50/CE, no obstante, se hallan muy lejos de los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud a los que, conforme a lo previsto en el segundo párrafo del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022, la regulación de las ZBE debe contribuir a alcanzar, en un plazo razonable.

Las restricciones a la circulación de vehículos durante los sucesivos estados de alarma y las medidas de confinamiento durante la pandemia han acreditado en la ciudad de Madrid la reducción sustancial de la contaminación del aire y la mejora sustancial del aire en lo relativo al contaminante dióxido de nitrógeno.

Asimismo, la Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Segunda del TSJM ha desestimado la solicitud de ejecución provisional de su Sentencia 405/2024, de 17 de septiembre de 2024, pendiente de admisión a trámite del recurso de casación ante el Tribunal Supremo, por lo que la regulación de las ZBE de Madrid, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en la redacción dada a la OMS por la Ordenanza 10/2021, han estado vigentes a lo largo desde su entrada en vigor el 22 de septiembre de 2021 hasta la fecha de redacción de la presente MAIN, de forma que ha estado en vigor al menos hasta enero de 2026.

En este sentido resulta penamente aplicable al Proyecto normativo cuyo análisis normativo se analiza en la presente MAIN, el apartado 7 del Fº Séptimo de la STJCAT 6428/2025, de 24 de noviembre, cuando sostiene que:

“7. Los datos de contaminación de los que parte ya se hallan actualizados, y, si bien es cierto que muestran en general una tendencia positiva o de disminución, es preciso considerar que en ellos ha de partirse de dos circunstancias: la incidencia de la pandemia y la no suspensión de la OZBE 2019.

En todo caso, aún con mejora de datos no se puede obviar la obligatoriedad de la ZBE establecida por Ley, que exige una observancia de los datos de contaminación máximos y de una mejora del aire, y del principio de no regresión que establece el artículo 14.3 de la Ley 7/21, lo que no es sino consecuencia de los principios

¹ En fecha 14 de mayo de 2025 la Junta de Gobierno ha aprobado la revisión anual del Padrón Municipal de Habitantes, que recoge las modificaciones que tuvieron lugar a lo largo del último ejercicio en nacimientos, defunciones, altas y bajas. La ciudad de Madrid incrementó su población durante 2024 situándose en 3.527.924 habitantes empadronados a fecha 1 de enero de 2025.

<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCEstadistica/Nuevaweb/Demograf%C3%ADa%20y%20poblaci%C3%B3n/Cifras%20de%20poblaci%C3%B3n/PMH/Avance/POBLACI%C3%93N%202025.pdf>

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



constitucionales contenidos en los artículos 43. 1. y 45 que hablan de protección, prevención, y conservación de la salud y del medio ambiente. (...)

Además, ha quedado dicho que por imperativo de la normativa comunitaria y la nacional que la desarrolla, las Administraciones deben actuar en defensa de la calidad del aire”.

En el apartado 2.1.4.1 de la MAIN (Vol. I), sobre el Real Decreto 152/2022, se introducen los siguientes párrafos:

“Como expresamente motiva el Preámbulo del Real Decreto 1052/2022, según los datos del Inventario Nacional de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y del Inventario Nacional de Contaminantes Atmosféricos, el sector transporte por carretera es responsable del “32,93 % del total de emisiones de óxidos de nitrógeno a la atmósfera”, porcentaje que aumenta “significativamente en las zonas urbanas”, añadiendo que:

*“Pero, además, el transporte por carretera genera el 27 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de España. Por ello, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (en adelante, PNIEC) señala que la principal fuerza motriz impulsora de la «descarbonización» del sector de la movilidad-transporte será un cambio modal que afectará al 35 % de los pasajeros-kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión. Para lograrlo, **se prevé que a partir de 2023 se extienda a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de Zonas de Bajas Emisiones (en adelante, ZBE) con acceso limitado a los vehículos con más emisores y contaminantes, medidas en las que serán claves las administraciones autonómicas y locales. La medida pretende reducir el uso del vehículo privado, de manera que conforme al PNIEC, se considera factible la reducción de los tráficos de pasajeros (pasajeros-km) en entornos urbanos en un 35 % hasta 2030 y de los tráficos interurbanos del orden de un 1,5 % anual. El teletrabajo, el vehículo compartido, el uso de los medios no motorizados y del transporte público colectivo posibilitarán el cumplimiento de estos objetivos.”.***

Como expresamente motiva el apartado II del Preámbulo del Real Decreto 1052/2022 (Reglamento ZBE):

“La Ley 7/2021, de 20 de mayo, prevé el establecimiento de zonas de bajas emisiones con el fin de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero”.

“El establecimiento de estas ZBE, en las que se prevé la limitación del acceso, la circulación y el estacionamiento a los vehículos más contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos en materia de calidad del aire y cambio climático, además de favorecer la mejora de la calidad acústica”.

El artículo 3.1.b) del citado Real Decreto 1052/2022 establece que la regulación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento del objetivo principal de mitigación del cambio climático, desarrollado en el artículo 8, junto al otro objetivo principal de mejora de la calidad del aire regulado en el artículo 3.1.a) del citado Reglamento.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



En el apartado 2.2.1.1 Medidas no normativas significativas, en el subapartado “2. Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360” de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguientes párrafos:

“El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (en adelante PMUS Madrid 360) es un instrumento clave de planificación que vertebra las políticas de movilidad de la capital hasta el año 2030, que fue aprobado, tras la celebración del oportuno trámite de información pública (BOCM nº 41, de 18 de febrero de 2022) por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid en la sesión celebrada el día 7 de julio de 2022, que ha sido publicado en el BOCM nº 172, de fecha 21 de julio de 2022.

Con la aprobación del PMUS Madrid360 se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, por tratarse Madrid de un municipio de más de 50.000 habitantes y por incluir en él medidas de mitigación para reducir las emisiones contaminantes producidas por la movilidad que se indican en el mismo.

Se detallan a continuación algunas de las medidas mínimas enumeradas en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, que han sido previstas y adoptadas en el PMUS Madrid 360 y que el Ayuntamiento de Madrid ha implementado de forma efectiva, que constituyen medidas no normativas que han permitido tanto la mejora de calidad del aire mediante la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno, como la mitigación del cambio climático a través de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y que, por ello, deben ser consideradas como alternativas no normativas consideradas a la hora de regular las ZBE de la ciudad de Madrid incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo:

a) Se han adoptado medidas de para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.

1. Se han adoptado medidas de desarrollo, ampliación y fomento de uso del sistema de bicicleta pública eléctrica de la ciudad de Madrid, Bicimad, que cuenta con una amplia red que va aumentando continuamente, consolidándose como una alternativa de movilidad personal.

2. Se han adoptado medidas de implantación y promoción de iniciativas para promover la movilidad peatonal, como Anda Madrid, que sigue el proyecto europeo Walking People y que fomentan recorrer la ciudad caminando, a través de rutas diseñadas específicamente. Actualmente, existen rutas por zonas céntricas, rutas por zonas periféricas, rutas temáticas como la del Camino de Santiago de Madrid y rutas de enlace (entre Ciudad Lineal y San Blas o entre San Blas y Hortaleza, entre otras).

3. Se ha creado, puesto a disposición de la ciudadanía y fomentado el uso de la aplicación inteligente de la EMT, Mobility 360, que ayuda a planificar los desplazamientos de forma fácil y sostenible, combinando todas las opciones de movilidad existentes en la

Información de Firmantes del Documento





ciudad: autobuses, metro, tren, bicicletas, taxi etc. Además, se puede realizar el pago de los billetes de autobús, el pago de aparcamientos de la EMT o usar BiciMad.

4. Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras ciclista y peatonal. Se han realizado mejoras en la red ciclista y reurbanizaciones, como la del eje Francisco Silvela–Joaquín Costa, que incrementó el espacio peatonal en más de 5.400 m; la realización del primer tramo del carril bici de Castellana (desde Plaza Castilla hasta Nuevos Ministerios), así como la **mejora de la red básica peatonal**.

5. Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras viarias para facilitar la movilidad urbana sostenible. Además de las mejoras ya realizadas, se encuentran otras en ejecución o proyectadas, como son, a modo de ejemplo:

a) Una vez se terminen las obras de soterramiento de la autovía A-5, se incorporará un nuevo carril bici “Eje A-5” y una nueva red peatonal “Paseo Verde del Suroeste”.

b) Asimismo, se encuentra en ejecución el soterramiento de un tramo del Paseo de la Castellana, entre Sinesio Delgado y el Nudo Norte, para construir un túnel por el que solo circulará transporte público y tráfico local, y que incorporará un gran parque “Parque Castellana”.

c) También, se encuentran en ejecución las obras del Parque Ventas, que cubren un tramo de la M-30, y forman parte de un gran proyecto para crear un **corredor verde** y mejorar la conectividad entre el distrito de Salamanca y el de Ciudad Lineal.

b) Se han adoptado medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal y para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.

1. Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras ciclista y peatonal. Se han realizado mejoras en la red ciclista y reurbanizaciones, como la del eje Francisco Silvela–Joaquín Costa, que incrementó el espacio peatonal en más de 5.400 metros cuadrados.

2. Se han adoptado medidas de refuerzo de la conexión entre los distintos modos de transporte (autobús, Metro, Cercanías, carsharing y bicicletas), mediante la implantación de nuevas infraestructuras y tecnologías, como el Intercambiador de Conde de Casal y el Intercambiador de Valdebebas punto de conexión de la línea C1 de Cercanías, con autobuses urbanos, taxis y próximamente con la línea 11 de metro y con plazas para recarga eléctrica. Así como la instalación del pago digital en los autobuses de la EMT y pantallas de información en tiempo real que faciliten los transbordos.

3. Se han adoptado medidas de inversión para la electrificación de la red de transporte público, para su modernización tecnológica, la compra de autobuses eléctricos y la

Información de Firmantes del Documento





adaptación de infraestructuras energéticas. Actualmente, en la ciudad un gran número de autobuses de la EMT ya son eléctricos y al menos 45 líneas en encuentran electrificadas al 100%.

4. Se han adoptado medidas de inversión en la adquisición, construcción de infraestructuras de repostaje y uso de autobuses de hidrógeno verde: se han incorporado en el Centro de Entrevías los primeros autobuses que generan electricidad mediante pila de combustible, sumando otra vía de descarbonización, y se han reformado las instalaciones del Centro de Operaciones de Carabanchel donde operan pantógrafos invertidos para la carga automática de los autobuses de la EMT.

c) Se han adoptado medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.

1. Se han adoptado medidas de implantación de espacios para carsharing eléctricos, Hubs de Movilidad 360: Recoletos 360 con plazas específicas para vehículos eléctricos carsharing y puntos de recarga rápida y semirrápida; Canillejas 360 con servicios de movilidad eléctrica, que incluye carsharing y puntos de recarga; Plaza de España 360 que incorpora una estación de BiciMad, aparcamiento para bicicletas BiciPark, plazas de cambio de baterías, servicio de vehículos compartidos y alquiler de coches y un amplio servicio de recarga eléctrica de última generación, y la reforma y modernización del aparcamiento de Santa Ana que también incorpora plaza de recarga eléctrica.

2. Se han adoptado medidas de desarrollo de la infraestructura pública de recarga rápida, con la ampliación de ubicaciones de recarga pública (ya hay 180 en la ciudad) y adquisición de nuevos cargadores, incluidos los ultrarrápidos.

3. Se han adoptado medidas de incorporación obligatoria de recarga eléctrica en aparcamiento públicos y no residenciales, cuyos requisitos son objeto de regulación en la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS), convirtiéndose en una media que especialmente beneficia al carsharing eléctricos, al ampliarse los lugares donde pueden estacionarse y recargarse.

4. Se han adoptado medidas de promoción de la micromovilidad (bicicletas y VMP), incluyendo aquellos compartidos, y mejora de infraestructuras de intercambio modal (parques de bicicletas, aparcamientos seguros, carriles bici ampliados).

d) Se han adoptado medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

1. Se han adoptado y se está ejecutando las medidas de Plan CAMBIA 360, que contempla la concesión de subvenciones para la instalación de puntos de recarga en edificios, oficinas y comunidades privadas de propiedad horizontal, favoreciendo que los operadores de movilidad compartida puedan ampliar su flota de vehículos eléctricos; así como la concesión de ayudas para financiar la adquisición de vehículos ligeros, bicicletas y ciclomotores eléctricos.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



2. Asimismo, **se han adoptado y se está ejecutando las medidas de subvenciones para la renovación de la flota de taxis para promover la adquisición y uso de autotaxis con clasificación ambiental CERO emisiones.**

e) Se han adoptado medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles:

1. **Se han adoptado medidas de fomento de la distribución urbana de mercancías (en adelante, DUM) de forma más sostenible medioambiental y energéticamente, a través de la mejora de la aplicación DUM 360, ampliación de zonas DUM y ampliación de horarios para la realización de las operaciones de carga y descarga, instalación de sensores de ocupación en plazas de carga y descarga, nueva señalización y creación de un equipo de atención a incidencias del sector, fomento del reparto nocturno donde sea posible o la concesión de ayudas para la renovación de vehículos particulares de carga y descarga menos contaminantes.**

2. **Se han adoptado medidas de fomento de una movilidad al trabajo más sostenible, desincentivando el uso del vehículo privado, mediante la mejora del transporte público en general.**

3. **Se han adoptado medidas de mejora de red de transporte público colectivo regular de viajeros de uso general, Metro (mediante la ampliación de las líneas de transporte ferroviario metropolitano 3, 7 y 11), Cercanías (ampliación estaciones ubicadas en Campo de las Naciones y en el Estadio Metropolitano) y corredores Bus-VAO para facilitar los desplazamientos desde periferia y municipios (3 en servicio y 6 previstos).**

4. **Se han adoptado medidas de mejora y ampliación de la red de carriles bus y del servicio y gestión de la EMT, con la incorporación de líneas cero emisiones.**

5. **Se han adoptado medidas de ampliación de los aparcamientos disuasorios, encontrándose actualmente al servicio de los ciudadanos el de Pitis, Fuente de la Mora, Nuestra Señora del Recuerdo, Estadio Metropolitano Sur o Isla Azul.**

6. **Se han adoptado medidas de implantación de transporte a la demanda con ruta flexible, a través de la aplicación "Smart Bus" los usuarios pueden reservar su trayecto con antelación, como ya ha sucedido con líneas de autobuses en los barrios del Pilar, Arroyo del Fresno, Mirasierra, Montecarmelo y Tres Olivos.**

7. **Se han adoptado medidas de ampliación de redes peatonales como la de la Puerta del Sol o la de la calle Laguna en el distrito de Carabanchel) y ciclistas.**

8. **Se han adoptado medidas de fomento del uso de bicicletas, mediante la ampliación del servicio BiciMad a todos los distritos y facilitando así la intermodalidad con las redes de transporte público, y ampliación de la red ciclista.**

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



9. Se han adoptado medidas de mejora de aparcamientos para bicicletas, motos y VMP, a través de la implantación de reservas específicas de estacionamiento de estos vehículos en la banda de estacionamiento de las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid.

10. Se han adoptado medidas de fomento de la renovación del parque móvil de trabajadores hacia vehículos de bajas emisiones, mediante la concesión de las líneas de subvenciones del Plan CAMBIO 360.

f) Se han adoptado y se está ejecutando medidas para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.

1. Se han adoptado medidas, tanto temporales o permanentes, para la protección de la salud en los entornos más sensibles mediante la limitación del acceso a vehículos más contaminantes a través del establecimiento de zonas de bajas emisiones "Zonas peatonales CERO emisiones" y la restricción temporal del tráfico en calles próximas a los entornos más sensibles.

2. Se han adoptado medidas para la creación de entornos escolares más accesibles, seguros y naturales, mediante la renaturalización del entorno (plantación de arbolado, creación de zonas verdes), menos tráfico en calle próximas a los centros ("Calles escolares"), ampliación del espacio peatonal (Plaza de Olavide en Chamberí o en los cascos históricos de Fuencarral-El Pardo, Vicálvaro o el de Hortaleza) e implantación de itinerarios más accesibles y saludables ("itinerarios escolares") como es el caso de Retiro con la peatonalización de Ángel Ganivet o el de Moratalaz con Oberón.

g) Se han adoptado medidas para lograr la integración de los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

1. Se han llevado a cabo actuaciones para lograr el impulso de la electrificación de la última milla mediante la concesión de ayudas directas para la adquisición de vehículos eléctricos (comerciales, furgonetas y motos) y la instalación de puntos de recarga eléctrica. Además, se prioriza la renovación de flotas de taxi, logística y servicios de mensajería hacia modelos CERO emisiones. Entre las ayudas previstas se encuentran:

- a) Ayudas para empresas, particulares y autónomos dedicados el sector de logística y servicios para la adquisición de vehículos comerciales e industriales ligeros, con clasificación ECO o CERO emisiones.**
- b) Ayudas para financiar la instalación de puntos de recarga eléctrica para flotas de reparto y empresas, facilitando el acceso a energía en centros de carga estratégicos.**
- c) Ayudas para la renovación de la Flota de Taxi, cambio a vehículos ECO o CERO emisiones.**

2. Se ha desarrollado la aplicación inteligente Mobility 360, que optimiza las rutas de transporte y fomenta la logística eficiente, reduciendo el tráfico de reparto.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



3. Se han desarrollado acciones de fomento para incentivar el uso de bicicletas de pedaleo eléctrico asistido y ciclomotores eléctricos en tareas de reparto urbano de última milla, mediante la concesión de subvenciones.

Por otro lado, es preciso destacar que para facilitar la movilidad a la ZBEDEP Distrito Centro, (...)”.

En el inicio del apartado 4.2.2.2 de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguiente párrafos y se reenumeran los subapartados posteriores:

- 1. “Los artículos 2.1 y 3.1 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en adelante, CDFUE) reconocen y garantizan, respectivamente, el derecho a la vida y a la integridad física.*
- 2. La definición y ejecución de todas las políticas y acciones de la Unión debe garantizar “un nivel elevado de protección de la salud humana”, conforme a lo previsto en el artículo 35 de la CDFUE.*
- 3. Las políticas de la Unión deben integrar y garantizará un nivel elevado de protección del medio ambiente y la mejora de su calidad, conforme al principio de desarrollo sostenible, de acuerdo con lo previsto en el artículo 37 de la CDFUE.*
- 4. En la definición y ejecución de sus políticas y acciones, la Unión Europea está jurídicamente obligada a tener en cuenta las exigencias relacionadas con la protección de la salud humana, conforme a lo previsto en el artículo 9 del TFUE.*
- 5. La definición y ejecución de todas las políticas y acciones de la Unión, conforme a lo previsto en el artículo 168.1 del TFUE relativo a la protección de la salud pública, debe garantizar “un alto nivel de protección de la salud humana”, y que la acción de la Unión, que complementará las políticas nacionales, “se encaminará a mejorar la salud pública, prevenir las enfermedades humanas y evitar las fuentes de peligro para la salud física y psíquica”.*
- 6. Por su parte, el artículo 191.1 del TFUE, relativo a la protección del medio ambiente, regula que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente contribuirá a alcanzar los objetivos de: “la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; la protección de la salud de las personas; la utilización prudente y racional de los recursos naturales”.*

En el inicio del apartado 4.2.3 de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguientes párrafos y se reenumeran los subapartados posteriores:

- 1. “Los artículos 2.1 y 3.1 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en adelante, CDFUE) reconocen y garantizan, respectivamente, el derecho a la vida y a la integridad física.*
- 2. La definición y ejecución de todas las políticas y acciones de la Unión debe garantizar “un nivel elevado de protección de la salud humana”, conforme a lo previsto en el artículo 35 de la CDFUE.*

Información de Firmantes del Documento





3. *Las políticas de la Unión deben integrar y garantizará un nivel elevado de protección del medio ambiente y la mejora de su calidad, conforme al principio de desarrollo sostenible, de acuerdo con lo previsto en el artículo 37 de la CDFUE.*
4. *En la definición y ejecución de sus políticas y acciones, la Unión Europea está jurídicamente obligada a tener en cuenta las exigencias relacionadas con la protección de la salud humana, conforme a lo previsto en el artículo 9 del TFUE.*
5. *La definición y ejecución de todas las políticas y acciones de la Unión, conforme a lo previsto en el artículo 168.1 del TFUE relativo a la protección de la salud pública, debe garantizar “un alto nivel de protección de la salud humana”, y que la acción de la Unión, que complementará las políticas nacionales, “se encaminará a mejorar la salud pública, prevenir las enfermedades humanas y evitar las fuentes de peligro para la salud física y psíquica”.*
6. *Por su parte, el artículo 191.1 del TFUE, relativo a la protección del medio ambiente, regula que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente contribuirá a alcanzar los objetivos de: “la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; la protección de la salud de las personas; la utilización prudente y racional de los recursos naturales”.*

En el inicio del apartado 4.2.3 de la MAIN (Vol. I) se introducen un nuevo subapartado 16 con los siguientes párrafos y se reenumeran los subapartados posteriores:

“16. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica propuesta por el Proyecto de ordenanza responde a la obligación, impuesta por el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881, de mantener en dichas zonas el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en el distrito Centro, la zona con problemas agravados de contaminación y con mayor demanda de uso del limitado espacio público y en el entorno de Plaza Elíptica por ser la zona que tradicionalmente ha sufrido, y todavía sufre, los mayores niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responde a la obligación jurídica de cumplir el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881, para evitar que se produzca una regresión de la protección ambiental de las personas que residen o se encuentren en la ciudad de Madrid, concretamente para evitar que, en las zonas del distrito Centro y de Plaza Elíptica, pueda producirse un incumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Así como a la obligación, de contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, que son mucho más estrictos, al recomendar un valor límite anual

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



de 10 µg/m³, regulada en el **segundo párrafo del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**”.

En el inicio del apartado 4.2.4.1 de la MAIN (Vol. I) se introducen un nuevo subapartado 3.b).ii) con los siguientes párrafos:

“La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica propuesta por el Proyecto de ordenanza responde a la obligación, impuesta por el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881, de mantener en dichas zonas el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en el distrito Centro, la zona con problemas agravados de contaminación y con mayor demanda de uso del limitado espacio público y en el entorno de Plaza Elíptica por ser la zona que tradicionalmente ha sufrido, y todavía sufre, los mayores niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responde a la obligación jurídica de cumplir el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881, para evitar que se produzca una regresión de la protección ambiental de las personas que residen o se encuentren en la ciudad de Madrid, concretamente para evitar que, en las zonas del distrito Centro y de Plaza Elíptica, pueda producirse un incumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Así como a la obligación, de contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, que son mucho más estrictos, al recomendar un valor límite anual de 10 µg/m³, regulada en el segundo párrafo del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre”.

En el apartado 4.2.4.3.1 de la MAIN (Vol. I) se introduce las siguientes palabras en el siguiente párrafo:

“Que, conforme al principio de responsabilidad del artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en relación con el artículo 168.1 del TFUE, las personas físicas y jurídicas están obligadas a dar cumplimiento a su obligación constitucional y legal de proteger la salud pública y de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, atendiendo al potencial contaminante del vehículo que conducen, en cumplimiento de lo previsto en los artículos: 43.2 segundo inciso, 45.1 in fine y 45.2 y 3 de la Constitución Española; en los términos previstos en los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV; 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM; 14.3.a) de la Ley de cambio climático, en relación con los artículos 5, 14 y 15 del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre,

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



por el que se regulan las zonas de bajas emisiones; y 16.4 segundo párrafo de la Ley de calidad del aire”.

En el apartado 4.2.4.4.11 de la MAIN (Vol. I) se modifica el título, que queda redactado como sigue: *“La regulación de las ZBEDEP protege la salud de las personas vulnerables”*.

En el apartado 4.2.4.7 de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguientes párrafos y tabla en el subapartado 5:

Clasificación ambiental de los turismos	Emisiones de NOx en función de la clasificación ambiental (g/km)
A	0,683
B	0,433
C	0,151
ECO	0,023
CERO	0,007

Por tanto, para alcanzar la misma reducción teórica de emisiones con limitaciones a otro tipo de vehículos, la intensidad de la actuación, es decir, el número de restricciones a turismos debería de ser mucho mayor, dado que, para poder obtener el mismo resultado que restringiendo, por ejemplo, la circulación de 10.000 turismos “A”, se debería restringir la circulación de 16.000 turismos “B”, 45.000 “C” o 300.000 ECO.

Los vehículos con clasificación ambiental “A” (turismos sin etiqueta ambiental) son aquellos diésel anteriores al año 2006 y gasolina anteriores al 2001, esto significa que a partir del 1 de enero de 2026 estos vehículos tendrán más de 20 años en el caso de los diésel y más de 25 años en el caso de los gasolina.

En la actualidad, los turismos “A” representan el 3,89% de los kilómetros recorridos del total del parque circulante de la ciudad (Madrid ZBE), el 1,15% de la ZBEDEP Distrito de Centro y un 0,92% de la ZBEDEP de Plaza Elíptica, según [Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid \(Año 2024\)](#).

Aunque los vehículos con clasificación ambiental “A” (los más contaminantes) representan el 3,89% del parque circulante, su contribución a las emisiones de NOx es desproporcionadamente alta, ya que representan el 12,1% de las emisiones de NOx y el 10,6% de las emisiones de PM2,5 en el conjunto del municipio.

De forma que los automóviles antiguos, que no cumplen con las normativas más estrictas de emisiones, y aquellos que utilizan combustibles fósiles de manera menos eficiente, generan un volumen de contaminantes muy superior al de los vehículos modernos y más limpios”.

En el apartado 6.3.4.3 de la MAIN (Vol. II) se introducen los siguientes párrafos:

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



“La citada tendencia se ha visto consolidada por la política tributaria del Ayuntamiento de Madrid, que a través de las ordenanzas fiscales 2026, ha introducido novedades en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), reforzando con ello su apuesta para reducir la contaminación generada por los vehículos de motor, al aplicar una medida pionera en España, al regular como criterio para aplicar las bonificaciones de este tributo la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, en lugar del modelo previo basado en el tipo de motor y carburante y utilizando.

Con ello se pretende empear el criterio de la clasificación ambiental de los vehículos que describen mejor lo que contaminan los vehículos, lográndose con ello la plena coordinación con los criterios utilizados para la aplicación de la tasa SER.

Además, la Ordenanza 11/2025, de 22 de diciembre, por la que se modifica la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, de 15 de diciembre de 1989² (Ordenanza fiscal de 2026) incorpora una bonificación específica del 50 % a los vehículos menos contaminantes de las grandes flotas (CERO, ECO Y C), propietarias de decenas de miles de vehículos que circulan diariamente por la ciudad, siempre que matriculen sus vehículos en Madrid y renueven anualmente un porcentaje de estos por otros con etiquetas menos contaminantes, al objeto de seguir mejorando la calidad del aire, al impulsar el crecimiento del número de vehículos no contaminantes que circulan por las calles de la capital y fomentar el desarrollo económico.

Conforme a lo previsto en el artículo 4.3 de la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, de 15 de diciembre de 1989,³ los vehículos declarados históricos tienen una bonificación del 100% del IVTM, siempre que figuren así incluidos en el Registro de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Por su parte, el artículo 4.4 de la citada Ordenanza fiscal del IVTM, regula una bonificación del 75% para los vehículos automóviles de las clases turismo, camiones, furgones, furgonetas, vehículos mixtos adaptables, autobuses, autocares, motocicletas y ciclomotores, disfrutarán de la bonificación en la cuota del impuesto que, en función de su eficiencia energética e incidencia en el medio ambiente, para los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones indefinidamente desde la fecha de su primera matriculación, así como para los vehículos con clasificación ambiental ECO durante seis años desde la fecha de su primera matriculación.

(...)

² Puede accederse en el siguiente enlace web municipal:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2025_128.pdf?idNormativa=d62cd67430a5b910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=ANM2025_128&cacheKey=44

³ Puede consultarse el texto actualizado de la Ordenanza fiscal del IVTM en el siguiente enlace:

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2025_137.pdf?idNormativa=2f3c5162b5e8b910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=ANM2025_137&cacheKey=41

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27

Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Por tanto, se trata fundamentalmente de una consecuencia deseada de la política fiscal del Ayuntamiento de Madrid, y no de una consecuencia derivada de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica que se refieren a un ámbito territorial muy concreto, limitado, pequeño y delimitado de la ciudad de Madrid, por lo que no la regulación de las ZBEDEP no tiene entidad suficiente para determinar la decisión particular de renovación de vehículo, que se guía fundamentalmente por criterios de la necesidad de uso, influyendo mayormente la capacidad económica y, por ende, la regulación fiscal del IVTM”.

Se introduce un nuevo apartado 6.4.1.3.6 en la MAIN (Vol. II) con el siguiente contenido, y en el apartado 6.9 de la MAIN (Vol. II) se introduce el siguiente subapartado 1 y se reordenan los siguientes:

“1.- Proporcionalidad de la regulación de las ZBEDEP atendiendo a las razones de interés general que motivan su regulación. Inexistencia de obligación jurídica sobre transición justa.

Por razones de economía se da por íntegramente reproducido en este punto, el apartado “4.27 Proporcionalidad de la regulación de las ZBEDEP atendiendo a las razones de interés general que motivan su regulación. Inexistencia de obligación jurídica sobre transición justa” del Vol. I de la MAIN, en el que se analiza la inexistencia jurídica del erróneamente denominado “principio” de transición justa, en el que se analiza que se entiende por colectivos vulnerables a efectos de la normativa de tráfico y de calidad del aire y en el que se concluye que: .

1.- No existe principio alguno de transición justa. Y una ordenanza municipal no puede crear principios no reconocidos en el ordenamiento jurídico, ni puede inspirarse en principios cuya aplicación colisiona frontalmente con los principios desigualdad y no discriminación y de responsabilidad (quien contamina paga).

2.- No existe regulación alguna de transición justa en relación con las restricciones de circulación adoptadas para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano frente a los riesgos de mortalidad y morbilidad derivados de la exposición a niveles elevados de dióxido de nitrógeno, a las que responde la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo.

3.- No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación de calidad del aire atendiendo a la situación socioeconómica del sujeto, público o privado, personas física o jurídica, obligado/a a reducir las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno , en los términos regulados por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV, el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire, el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, 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.

Información de Firmantes del Documento





4.- No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos" atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

5.- No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las prohibiciones de circulación derivadas de la regulación de las ZBE atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

6.- Las "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos" deben regularse atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo, según su potencial contaminante, y no atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

En el apartado 2.2.2.3 de la MAIN (Vol. I) se introduce un nuevo apartado 2.2.2.3.1 con el siguiente contenido:

"2.2.2.3.1 Análisis de alternativas comunitarias y nacionales, y de la experiencia regulatoria municipal previa.

1. Como señala la Comisión Europea en el "Marco de Movilidad Urbana de la UE":⁴

"Muchas ciudades se enfrentan a problemas de congestión del tráfico local y de calidad del aire provocados por el transporte, ya que superan a menudo los niveles recomendados de calidad del aire y los umbrales de contaminación establecidos por la UE. Los regímenes de regulación del acceso de vehículos a zonas urbanas (UVAR, por sus siglas en inglés) son un importante medio para abordar este reto. En Europa, la mayoría de los más de 500 UVAR, en concreto un 73 %, corresponden a zonas de bajas emisiones y sin emisiones. Las zonas de bajas emisiones pueden resultar una herramienta eficaz para abordar los problemas locales de calidad del aire, especialmente en las zonas en las que el tráfico es una fuente predominante de contaminación atmosférica. En lo que respecta a la congestión, la situación en las ciudades de la UE no ha mejorado en los últimos años y, en muchos lugares, ha empeorado, lo que acarrea unos costes muy elevados para la sociedad: se calcula que los costes asociados a la congestión urbana en la UE ascienden a 180 000 millones de euros al año".

2. Para afrontar las crecientes necesidades de la calidad del aire, como consecuencia del hecho de que el 94% de la población urbana de la Unión Europea está expuesta a niveles de

⁴ [NUEVO Marco de Movilidad Urbana de la UE](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/es/qanda_21_6729/QAND_A_21_6729_ES.pdf)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/es/qanda_21_6729/QAND_A_21_6729_ES.pdf

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



contaminación por NO₂ superiores a las recomendaciones de la OMS,⁵ las exigencias de la normativa comunitaria de protección del medio ambiente, las necesidades del transporte sostenible, y los compromisos comunitarios sobre cambio climático y la Ley europea sobre el clima, la Unión Europea promueve la regulación de lo que denomina “Regulación de Acceso Urbano de Vehículos”, conocidas por el acrónimo de sus sigas en inglés “UVAR”).

Las zonas con restricciones al tráfico de vehículos (UVAR) en las ciudades europeas han aumentado un 40% en el periodo comprendido entre 2019 y 2022, pasando de 228 en 2019 a 320 en 2022, hasta superar las 500 a principios de 2024 y más de 700 en 2025.

Solo en el Reino de España, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y el Real Decreto 1052/2022 deben regularse e implantarse Zonas de Bajas Emisiones en todos los municipios de más de 50 mil habitantes y en los de más de 20 mil habitantes que tengan problemas de calidad del aire.

3. En el marco de la normativa comunitaria se han analizado las alternativas regulatorias de otras ciudades europeas, para conocer la experiencia del Derecho comparado:

Milán introdujo el Ecopass en 2008, donde los usuarios pagaban de acuerdo con la clase de emisiones de su vehículo, pero evolucionó a un cargo por congestión, después de un referéndum en 2012. El objetivo del cargo o tasa por congestión es mantener la demanda de tráfico bajo control con un equilibrio entre los modos de transporte alternativos. En el área donde se aplica, la restricción de acceso se amplía al vehículo privado en general, y no solo a los más contaminantes. Su modelo ha permitido reducir en un 38,5% los viajes diarios, aumentar el parque de vehículos eléctricos e híbridos y reducir significativamente las emisiones. La ciudad destina el 75% destinado a mejorar las UVAR y el otro 25% asignado a financiar otros proyectos de movilidad urbana sostenible.

También se ha analizado la experiencia previa de grandes capitales comunitarias como París y Berlín, así como la experiencia de Londres, fuera de la UE, que combina una zona de bajas emisiones y una zona de ultra bajas emisiones. Asimismo se ha analizado, a experiencia de otras ciudades como Ámsterdam y Estocolmo, cuya configuración geográfica, población y distribución modal de movilidad dista mucho de las características de la ciudad de Madrid.

4. En el ámbito nacional, se ha analizado la regulación de la ZBE de Barcelona de 2019, anulada por el TSJC y confirmada por el Tribunal Supremo, así como de la Ordenanza de la ZBE de Barcelona de 2023, que recientemente ha sido confirmada por sendas sentencias del TSJC.

Igualmente, se han analizado la regulación de otras ciudades españolas de más de 50 mil habitantes, con especial atención a las grandes ciudades españolas capitales de provincia, así como la regulación de ciudades de dicha población en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

5. También se ha tenido en cuenta la propia experiencia acumulada por el Ayuntamiento de Madrid en la regulación de sus UVAR, como las anteriores cinco Área de Prioridad Residencial (conocida por su acrónimo “APR”) que se regularon en el distrito Centro.

⁵ A efectos de comprobación, y en su caso, ara mayor ampliación de la información puede consultarse el siguiente documento de la Comisión Europea redactado en lengua inglesa: <https://www.eea.europa.eu/publications/europes-air-quality-status-2024>

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



La aplicación práctica de las APR y posteriormente de las ZBE, incluyendo tanto la anulada ZBE Madrid Central, como las actualmente vigentes Madrid ZBE (firme) y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica (pendiente del recurso de casación municipal), ha permitido identificar las excepciones de circulación que deben regularse en las ZBEDEP. La experiencia acumulada demuestra que la regulación propuesta por el Proyecto normativo respecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica resulta necesaria, racional, oportuna, exitosa y proporcionada.

En el apartado 6.6 de la MAIN (Vol. II) se introducen los siguientes párrafos:

“3. En lo relativo a la ZBEDEP Distrito Centro, la regulación propuesta por el Proyecto normativo responde a la experiencia normativa acumulada tras años de aplicación práctica de las Áreas de Prioridad Residencial (APR) que se implantaron en el distrito Centro, así como posteriormente mediante la primera ZBE de nuestro País, la ZBE Madrid Central que fue anulada mediante varias resoluciones judiciales del TSJM, así como mediante la experiencia acumulada de la regulación y gestión de la ZBEDEP Distrito Centro.

Toda esta experiencia normativa y de gestión práctica ha permitido identificar las excepciones de circulación que deben regularse en las ZBEDEP, para lograr una regulación necesaria, racional, oportuna, exitosa y proporcionada, que satisface plenamente las exigencias de la LGUM.

Su establecimiento responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de proteger el medio ambiente urbano, los derechos de las personas consumidoras y usuarias y el derecho a ordenar el uso del siempre limitado espacio público municipal y proteger la integridad de dicho demanio municipal, mediante la adopción de medidas sobre las fuentes de emisiones y sectores que generan mayores emisiones contaminantes, en particular en lo relativo a los óxidos de nitrógeno, lo que causa el incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno establecidos en la normativa europea y estatal.

La medida regulación resulta racional y eficaz porque ha probado que actuando sobre esos sectores se ha logrado reducir la contaminación por dióxido de nitrógeno en el menor tiempo posible y afectando al menor número de sectores posibles, permitiendo cumplir con los valores límite del citado contaminante recogidos en la normativa: VLH desde el año 2020 y VLA desde el año 2022.

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface el principio de proporcionalidad porque se circunscribe al ámbito territorial mínimo imprescindible para satisfacer las razones imperiosas de interés general que justifican su necesidad, porque se limita a restringir la circulación de los vehículos comerciales con clasificación ambiental “B” según su potencial contaminante, que se une a la restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A” que se aplica a todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid en aplicación del artículo 21 de la OMS que regula Madrid ZBE, y porque la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro ha permitido mantener una adecuada satisfacción de las necesidades de movilidad, a la vez que se posibilita un amplio desarrollo económico como demuestra el hecho de que el Distrito Centro es una de las zonas con mayor actividad económica”.

En el apartado 6.6 de la MAIN (Vol. II) se introducen los siguientes párrafos, que reproducen parcialmente apartados del apartado 4.2.5.10 de la MAIN (Vol. I):

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



“Adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado del artículo 23.3.e).5º de la OMS, por el que se regula la circulación de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental distinta de CERO Emisiones y ECO:

Los vehículos de transporte VTC que dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones y ECO pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro en las mismas condiciones que cualquier otro vehículo, en virtud de la habilitación del artículo 23.3.d).4º de la OMS, en los términos que propone dar el Proyecto normativo: “d) Con carácter general, podrán 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 clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, (...)”.

Por razones de economía, se dan por reproducidos los apartados “Justificación de la circulación de los VTC por la ZBEDEP Distrito Centro” y “Justificación de la circulación de los Autotaxis por la ZBEDEP Distrito Centro”, incluidos en el apartado 4.2.5 del Volumen I de esta MAIN (inicialmente 4.2.5.10 y 4.2.5.9 respectivamente). No obstante por su relevancia a efectos de la garantía de la unidad de mercado se reproducen a continuación los siguientes párrafos que analizan la adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado del artículo 23.3.e).5º de la OMS, por el que se regula la circulación de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental distinta de CERO Emisiones y ECO:

La regulación de las condiciones de autorización de la circulación por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro del artículo 23.3.e).5º de la OMS, por la que se exige que los vehículos VTC dispongan de servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro, conforme a la normativa legal y reglamentaria estatal y autonómica reguladora de este tipo de servicio, 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:

Legalidad: es legal porque se ajusta a la regulación estatal y autonómica del servicio de transporte mediante VTC que solo permite circular para la prestación de un servicio previamente contratado de transporte, limitación que no tiene el Taxi.

Necesidad: Es necesaria que los vehículos que circulan por la ZBEDEP Distrito Centro lo hagan legalmente, es decir, que cumplan los requisitos exigidos por su normativa específica, dada la necesidad de reducir la contaminación del aire en materia de dióxido de nitrógeno, 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.

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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Taxis que deben cumplir lo previsto en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS.

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 la circulación por las vías públicas de 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 las normas de gestión del anexo III”.*

Por ello, solo resulta imprescindible que los vehículos VTC que cumplan lo previsto en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS circulen por la ZBEDEP Distrito Centro solo 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 generales de circulación por la citada ZBEDEP, regulada en el artículo 23.3.b) de la OMS, cuando no dispongan de servicio precontratado con origen o destino en dicha ZBEDEP 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 circular 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 que resulta obligado por su propia normativa reguladora, dado que el artículo 4.4 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor exige que los vehículos VTC dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO en los términos contenidos en dicho precepto, y algo que resulta sencillo considerando que la inmensa mayoría de los VTC son vehículos en renting.

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).*

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Asimismo los apartados 4º y 5º del artículo 23.3.e) referidos, respectivamente, a los Taxis y VTC no son discriminatorios porque imponen a ambos tipos de vehículos la obligación de cumplimiento del artículo 195 y la disposición transitoria segunda de la OMS, y 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.

Por la propia regulación del Taxi, éstos pueden circular por la ZBEDEP Distrito Centro 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 contingentación 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”.

En los apartados 4.2.5.15 de la MAIN (Vol. I) y 6.6 de la MAIN (Vol. II) se introducen los siguientes párrafos:

“7. Adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado del régimen horario de circulación de los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental “C”, ECO y CERO Emisiones por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro, regulado en el artículo 23.3.e).7º de la OMS.

La regulación de los horarios de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “C”, ECO y CERO Emisiones que circulen por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro amparados por la excepción prevista para de los vehículos de distribución urbana de mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).7º de la OMS, resulta plenamente compatible con la regulación de los artículos 5 y siguientes de la Ley de garantía de la unidad de mercado.

a) Principio de necesidad: *La citada regulación responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico rodado, de ordenación del uso del espacio público en la zona con mayor*

Información de Firmantes del Documento





demanda de uso de toda la ciudad y probablemente de España, así como de protección del dominio público viario.

Mediante la regulación horaria de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "C", ECO y CERO Emisiones que circulen por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro se ordena el uso del espacio público para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, al tiempo que se reduce el tráfico de agitación que genera la circulación de estos vehículos en busca de un espacio de estacionamiento en una reserva de carga y descarga o en banda de estacionamiento del SER, al tiempo que sirve a reducir los efectos negativos sobre la conservación del patrimonio municipal viario que producen los vehículos pesados (especialmente en el adoquinado bajo determinadas calles del centro histórico del distrito Centro y sobre el patrimonio histórico), y ofrecer una mayor seguridad vial en calles de intenso tránsito peatonal frente a los riesgos que suponen los vehículos pesados.

b) Principio de proporcionalidad: *La citada regulación satisface las exigencias de proporcionalidad porque atiende al potencial contaminante de los vehículos conforme al anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se adopta proporcionalmente a la satisfacción de los objetivos de calidad del aire, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la ley de calidad del aire y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, afectando prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, de forma proporcional al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de forma proporcional, de manera que el horario en que se permite la circulación será menor cuanto mayor sea el potencialmente contaminante del vehículo y será mayor cuanto menor sea el potencial contaminante del vehículo, permitiendo asimismo ordenar racionalmente el uso del espacio público municipal, concentrando la circulación de estos vehículos en el horario matutino para los vehículos más contaminantes, y dejando un mayor tramo horario para los vehículos menos contaminantes (CERO Emisiones y ECO), de forma que la normativa promueve la circulación de vehículos menos contaminantes y, por ende, más eficientes energética y medioambientalmente en materia de emisiones contaminantes del aire y en materia de contaminación acústica.*

La referida regulación satisface el principio de proporcionalidad porque, atendiendo a razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, no sujeta a la limitación horaria los vehículos industriales de entidades de distribución de medicamentos de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios destinados al servicio de entrega y recogida de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro ni a vehículos con las citadas clasificaciones ambientales que recojan residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada Zona, en el marco del sistema SIGRE.

c) Principio de igualdad y no discriminación: *La citada regulación satisface las exigencias del principio de igualdad y no discriminación porque atiende al requisito objetivo de la clasificación ambiental de los vehículos conforme al anexo II.E del*

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Reglamento General de Vehículos, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022 en relación con los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, 38, 39.1 y 40.a) y 41.4ª de la LCREM y 16.4 de la Ley de calidad del aire”.

En el apartado 5.4 de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguientes párrafos marcados en azul y capturas de pantalla:

“(1) Con carácter previo a la redacción de un texto normativo, se ha formulado la consulta pública a través del portal web <https://decide.madrid.es/>, en la que se ha recabado la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas por la futura norma, en los términos establecidos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC).

(2) El artículo 133.1 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC) regula la forma en que debe realizarse la consulta pública previa:

“Artículo 133 de la LPAC. Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos.

1. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.*
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.*
- c) Los objetivos de la norma.*
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias”.*

(3) Como señala su propia denominación, la “consulta pública previa” se denomina “previa” porque se produce de forma “previa a la redacción del texto de la iniciativa” tal y como regula el primer inciso del artículo 133.2 de la LPAC.

Conforme a lo previsto en el artículo 133 de la LPAC la consulta pública previa no se realiza sobre un texto de proyecto normativo, sino en base a una memoria en la que la Administración plantea las cuestiones exigidas por el artículo 133.1 de la LPAC.

Se trata del inicio del expediente, por lo que no existe en ese momento borrador alguno del proyecto normativo ni los documentos técnicos e informes preceptivos que se elaboran a lo largo de la tramitación del expediente normativo.

Por eso, es preciso distinguir la consulta pública previa del trámite de información pública. La consulta pública previa se regula en el artículo 133.1 de la LPAC, que supone el inicio del expediente normativo, y que supone el planteamiento a la ciudadanía de las cuestiones reguladas en el citado artículo 133.1 de la LPAC: sobre los problemas que se pretende solucionar, las

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



necesidades, los objetivos y las posibles soluciones alternativas, tanto regulatorias como no regulatorias.

Por el contrario, el trámite de información pública, que se regula en el artículo 83 de la LPAC y en el artículo de la LCREM, se lleva a cabo una vez se ha tramitado el expediente normativo, redactado un Anteproyecto que ha sido sometido a los oportunos informes preceptivos, conformando un expediente normativo cuya documentación es objeto de transparencia mediante publicación electrónica tras la aprobación inicial del Proyecto normativo por la Junta de Gobierno mediante acuerdo por el que se decide, también, someter el Proyecto a información pública.

(4) La elaboración de la ordenanza de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible fue sometida a consulta pública previa, mediante Acuerdo de 3 de octubre de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (BOAM 9.732 de 7 de octubre).⁶

(5) La Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones (madrid.es) se llevó a cabo por plazo de 15 días naturales, entre las 00:00 horas del 7 de octubre de 2024 y las 23:59 horas del 21 de octubre de 2024, en el portal web municipal,⁷ dando cumplimiento al artículo 99.b) de la LES, los artículos 129.5 y 133 de la LPAC, conforme a las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales aprobadas mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016 (BOAM de 25 de octubre).⁸

⁶<https://decide.madrid.es/system/documents/attachments/000/015/095/original/3779c5bafc46109e4b9f57fbee6f680b5224c302.pdf?1728288028>

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9732_3348.pdf?numeroPublicacion=9732&idSeccion=d7b0fa7acf152910VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=boam9732_3348&cacheKey=178&guid=b2d33ff35c742910VgnVCM1000001d4a900aRCRD&csv=true

⁷<https://decide.madrid.es/consultas/176>

⁸ Puede accederse a las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales aprobadas mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016 (BOAM de 25 de octubre) en el siguiente enlace:

<https://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Navegaciones/Normativa2020/directricesconspub.pdf>

Información de Firmantes del Documento



Decide_Madrid

Buscar

Inicia Sesión

Regístrate

Inicio Tú propones Consultas públicas Presupuestos participativos Innovación

[< Volver](#)

Detalles

Participa

Seguimientos

Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones

Resumen



Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones

Resumen



En qué consiste

Del 7 al 21 de octubre de 2024 (ambos inclusive)

La modificación tiene por objeto revisar la ordenación de las Zonas de Bajas Emisiones al objeto de seguir cumpliendo con los objetivos de calidad del aire fijados en la normativa europea, cada vez más ambiciosos, a través de las restricciones que se establezcan dentro de los ámbitos territoriales definidos al efecto. Se pretende adaptar la regulación a los avances tecnológicos, las nuevas necesidades detectadas y el cumplimiento de los diferentes hitos cronológicos que previó la Ordenanza de Movilidad Sostenible en su aplicación, así como asegurar la totalidad de los mecanismos formales y materiales con que han dotarse este tipo de regulaciones.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Para ello se considera necesario recabar la opinión de la ciudadanía en general, así como del resto de personas, entidades u organizaciones más representativas potencialmente afectados por la modificación proyectada, en cuanto al tipo de restricciones a implantar, alternativas de movilidad sostenible que permitan cumplir los objetivos fijados y mantener la dinámica de las zonas reguladas, el propio ámbito territorial de implantación de restricciones, así como el conjunto de medidas que pueden contribuir a la consecución del objetivo principal de protección de la salud de las personas frente a los efectos perniciosos de las emisiones contaminantes.

Aporta y propón tus ideas en este proceso de consulta sobre la conveniencia de iniciar la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones.

Más información (+)

Documentación adicional

Acuerdo de la Junta de Gobierno en el BOAM
Memoria de la consulta pública previa
Informe de resultados

(6) El Ayuntamiento de Madrid puso a disposición de la ciudadanía la Memoria sobre la consulta pública previa de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en materia de zonas de bajas emisiones, de 2 de octubre de 2024,⁹ que a continuación se reproduce:

“MEMORIA SOBRE LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN MATERIA DE ZONA DE BAJAS EMISIONES.

1.- Antecedentes.

1. El Ayuntamiento de Madrid tiene legalmente atribuida competencias en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, así como de transporte colectivo urbano en virtud del artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LBRL) y de los artículos 38 a 46 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y de régimen especial de Madrid (en adelante, LCREM), en relación con el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre.

En ejercicio de la potestad reglamentaria atribuida por los artículos 128.1 de la LPAC, 11.1.e) de la LCREM, 4.4.a) de la LBRL y 55 del Texto Refundido las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986 de 18 de abril, en relación con el artículo 7.b) del TRLT el Ayuntamiento de Madrid aprobó la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid (en adelante OMS), mediante Acuerdo

⁹ La citada Memoria figura entre los documentos anexos a la consulta pública previa, que toda persona interesada pudo consultar y sobre el que toda persona pudo participar, tal y como figura en el siguiente enlace del portal web municipal de participación del Ayuntamiento de Madrid:

<https://decide.madrid.es/system/documents/attachments/000/015/085/original/3779c5bafc46109e4b9f57beecf680b5224c302.pdf?1728045982>

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Plenario del 5 de octubre de 2018 que permanece vigente en la actualidad, que fue modificada mediante Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, para adaptar la OMS a las necesidades de la ciudadanía.

2. Nuestro ordenamiento jurídico contempla la celebración, al inicio del procedimiento de elaboración de normas de carácter reglamentario, de una consulta pública previa en la que se recabe la opinión de la ciudadanía y de las organizaciones representativas potencialmente afectadas por la futura norma.

Esta consulta pública previa responde tanto a la obligación de los poderes públicos de facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida pública conforme al artículo 9.2 de la Constitución Española, como al ejercicio por la ciudadanía del derecho a participar en los asuntos públicos garantizado por el artículo 23 de la Constitución.

En este sentido, el artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC) establece la obligación de posibilitar la participación activa de los posibles destinatarios en la elaboración de las normas.

A tal efecto el artículo 133 de la misma LPAC establece que, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento, se sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente se puedan ver afectadas por la futura norma.

Asimismo distintas normas sectoriales estatales contemplan la información pública en las normas que afectan a la movilidad de las personas y las mercancías (el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible) y al medio ambiente (Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente).

2.- Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.

Primero. Cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional española de calidad del aire y de cambio climático y transición energética.

1. Distintas sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (en adelante, TSJM) de 27 de julio de 2020 declararon la nulidad de la regulación de la ZBE "Madrid Central" (artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la redacción inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 (BOCM de 23 de octubre de 2018) como consecuencia de la insuficiencia del trámite de información pública y la inexistencia de memoria de impacto presupuestario.

Tras la inadmisión de los oportunos recursos, la declaración de nulidad de la regulación de la OMS relativa a la ZBE Madrid Central adquirió firmeza y se ejecutó mediante la publicación oficial del primer fallo en el BOCM de 16 de septiembre de 2021.

2. Como consecuencia del 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, y de la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, fue necesaria la redacción,

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



tramitación y aprobación de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS (BOCM de 21 de septiembre) que:

a) Ha dotado a toda la población que resida o se encuentre en cualquier parte de la ciudad de Madrid 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 y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) en el artículo 23, la disposición transitoria 1ª.2 y el anexo II de la OMS (redacción 2021).

Madrid ZBE pretende dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y nacional calidad del aire, otorgando una misma protección a toda la ciudadanía y a todas las personas que visiten y disfruten de la ciudad de Madrid, garantizando con ello el principio de igualdad y no discriminación en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

Y lo hace motivando en el preámbulo de la Ordenanza 10/2021 y su MAIN su necesidad, racionalidad, proporcionalidad y satisfacción del principio de igualdad y no discriminación. La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque, conforme al principio de responsabilidad medioambiental -según el cual el coste debe asumirlo quien contamina-, afecta exclusivamente a los vehículos con clasificación ambiental "A" por ser los que más contaminan atendiendo a su potencial contaminante según establece la normativa estatal (artículos 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética en relación con el Anexo II Apartado E) 2.e) del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre), y a su impacto sobre las emisiones en la ciudad de Madrid (contaminan 47 veces más que un ECO), por ser aquellos cuya circulación tiene un mayor impacto sobre la salud pública, la calidad de aire y el medio ambiente urbano.

Conforme a lo previsto en el Anexo II.E. del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre y la página web de la DGT¹⁰, los vehículos con clasificación A son los turismos y las furgonetas ligeras de gasolina matriculadas antes del 1 de enero de 2001 y diésel matriculadas antes del 1 de enero de 2006, así como los vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados antes de 2006. Por tanto se trata de vehículos:

- a) Turismos y furgonetas ligeras de gasolina de más de 23 años.*
- b) Turismos y furgonetas ligeras diésel de más de 18 años.*
- c) Vehículos de más de 8 plazas tanto gasolina como diésel de más de 18 años.*
- d) Vehículos pesados de más de 18 años.*

¹⁰ <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/tus-vehiculos/distintivo-ambiental/>

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



b) Ha creado el novedoso concepto de “Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección” (en adelante, ZBEDEP), para establecer un régimen especial para aquellas zonas de la ciudad en las que las necesidades medioambientales son más acusadas, otorgando un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas, estableciendo su regulación general. El artículo 22 de la OMS (redacción 2021) regula sus objetivos, su marco normativo básico, y la obligación de regular su contenido mediante ordenanza.

c) Ha creado y regulado la ZBEDEP Distrito Centro como ordenación permanente de tráfico de ámbito territorial especial y circunscrita al Distrito Centro destinado a resolver los problemas de contaminación ambiental, acústica y la elevadísima demanda de uso del espacio público en la zona centro de la ciudad, regulada en los artículos 22, 23, la disposición transitoria 3ª y el Anexo III de la OMS (redacción 2021).

d) Ha creado y regulado la ZBEDEP Plaza Elíptica como ordenación permanente de tráfico especial de ámbito territorial reducido destinada salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad que tradicionalmente ha experimentado los niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV de la OMS (redacción 2021).

Las ZBEs, tanto Madrid ZBE como las ZBEDEPs Distrito Centro se regulan como ordenaciones permanentes de tráfico adoptadas en cumplimiento y ejecución de 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, el segundo párrafo del artículo 16.4 de la 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

3. *Con posterioridad a la aprobación y entrada en vigor de la Ordenanza 10/2021 por la que se modifica la OMS creando las ZBEs, el TJUE ha condenado al Reino de España por incumplir los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid desde 2010.*

Mediante sentencia de 22 de diciembre de 2022, Asunto C-125/2020, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) condena al Reino de España por el incumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 13, apartado 1, de 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, en relación con su anexo XI, al no haber velado porque no se superase de forma sistemática y continuada, desde 2010 hasta 2018, los valores límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO₂), y el valor límite horario fijado para el NO₂ en la ciudad de Madrid, entre otras ciudades españolas, en el plazo más breve posible.

La citada STJUE acredita la necesidad de la regulación de las medidas restrictivas del tráfico para lograr la reducción de las emisiones de NO₂ y supone un riesgo adicional, en este caso económico para la ciudad de Madrid y su Ayuntamiento, porque en caso de que se produjeran posteriores incumplimientos en materia de dióxido de nitrógeno, si la

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Comisión u otros Estados denunciaran al TJUE el incumplimiento de la Directiva 2008/50 CE y el TJUE condenara al Reino de España por ello, se impondría una multa millonaria desde que se inició el incumplimiento así como multas coercitivas diarias hasta su efectivo cumplimiento.

4. La regulación de la Ordenanza 10/2021 ha acreditado su éxito en la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan su adopción, de forma perfectamente compatible con el elevado desarrollo de la actividad económica.

La modificación de la OMS operada por la Ordenanza 10/2021, con la regulación de Madrid ZBE y las ZBEDEPs Distrito Centro y Plaza Elíptica, han permitido lograr, por ver primera en los ejercicios 2022 y 2023, dar cumplimiento al Valor Límite Anual de dióxido de nitrógeno (NO₂) regulado por la normativa comunitaria y nacional en cuanto al dióxido de nitrógeno, que a día de hoy dicha normativa fija en 40 microgramos por metro cúbico (40 µg/m³) que la ciudad de Madrid ha incumplido desde 2010 y hasta 2021.

La regulación de las ZBEs ha permitido a la ciudad de Madrid mantener -por cuarto año consecutivo- y mejorar en 2022 y 2023 -en conjunto respecto a cualquier otro ejercicio- los registros relativos al Valor Límite Horario (VLH) de NO₂ que la Directiva 2008/50 CE establece para la protección de la salud, al regular que no se pueda rebasar para el VLH los 200 µg/m³ más de 18 veces al año en una misma estación.

En este sentido, el éxito de la ZBEDEP Plaza Elíptica, que hasta 2022 era el punto negro de la contaminación de la capital, es inapelable, al pasar de en 2018 de un Valor Límite Anual de 53 µg/m³ -la normativa lo fija en 40 µg/m³- a 36 µg/m³ en 2023, lo que supone una reducción del 32,1 %.

El éxito en la reducción de los valores de exposición al dióxido de nitrógeno no se circunscribe al efectivo cumplimiento de la Directiva 2008/50 CE, la LCA y el RCA, sino que supone fundamentalmente mejorar de la protección de la salud de las personas, a través de la reducción de la morbilidad y mortalidad asociada a la exposición continuada al dióxido de nitrógeno, especialmente por los colectivos más vulnerables como personas mayores, niños y personas con patologías respiratorias y cardíacas.

La regulación de las ZBEs se ha completado con un amplio y heterogéneo conjunto de medidas concebido en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360, compuesta por 280 actuaciones que han contribuido a mejorar la calidad del aire, ofreciendo a los ciudadanos su adaptación a este nuevo modelo de ciudad sostenible con medidas como el ambicioso "Plan de ayudas económicas para la renovación del parque de vehículos Cambia 360", por el que desde el año 2021 el Ayuntamiento de Madrid ha reservado 47,8 millones de euros para fomentar, promover y facilitar que los madrileños renueven su vehículo por otro más eficiente (clasificación ambiental C, ECO o CERO emisiones), llegándose a percibir hasta 8.500 euros por la compra de un vehículo CERO o hasta 5.500 por un ECO.¹¹

Forman parte de "Madrid 360" la continua mejora en las infraestructuras de movilidad y en la red de la Empresa Municipal de Transporte, permitiendo que se hayan alcanzado

¹¹ Puede obtener más información en: www.cambia360vehiculosparticulares.es

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



récords absolutos de viajeros en 2023. El fomento del transporte público con la ampliación de Bicimid a los 21 distritos, la implantación de jornadas de gratuidad en los autobuses o la creación de dos líneas gratuitas los 365 días del año que atraviesan el distrito Centro - uniendo Atocha y el intercambiador de Moncloa, principales nodos de entrada a la ciudad- también han contribuido a la consecución de estos resultados.

Debe destacarse que la regulación de las ZBEs introducida en la OMS mediante la reforma operada por la Ordenanza 10/2021 ha logrado estos objetivos de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado de nivel de desarrollo económico.

Además de ello el Ayuntamiento de Madrid, mediante la Ordenanza 10/2021 y la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360, ha potenciado la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana y la contribución que la OMS supone respecto a los objetivos legales de "mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos" del artículo 100.1 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

5. Revisión judicial de la Ordenanza 10/2021, pendiente de recurso de casación, que podrían afectar a determinados preceptos que regulan las ZBEs, de resultar firme.

Mediante sendas sentencias de 17 de septiembre de 2024, no firmes, por las que se estiman parcialmente las respectivas demandas, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha declarado la nulidad del régimen transitorio de Madrid ZBE (DT 1ª.2 de la OMS redacción de 2021) y de toda la regulación específica de las ZBEDEPs Distrito Centro (artículo 23, FDT 3ª y anexo III de la OMS redacción 2021) y Plaza Elíptica (artículo 24 y anexo IV de la OMS redacción 2021).

Ambas sentencias carecen de firmeza por encontrarse en plazo de recurso de casación. La Junta de Gobierno ha autorizado el ejercicio de la acción que se presentará dentro del plazo legal para ello, y cuya tramitación y resultado procesal influirá en el proyecto normativo de ordenanza de modificación de la OMS en materia de ZBEs en los términos que resuelva el Tribunal Supremo.

Segundo. Adaptación a la normativa estatal aprobada con posterioridad:

Desde la aprobación de la OMS el 5 de octubre de 2018 y de la Ordenanza 10/2021 de 13 de septiembre de 2024 se han aprobado distinta normativa estatal sectorial que incide en mayor o menor medida en la OMS y que, en su caso, puede llegar motivar o incluso requerir la modificación de algunos de sus contenidos, particularmente la adaptación a la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV y al Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones -que desarrolla el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética-.

3.- Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

El Ayuntamiento de Madrid podría dar respuesta a las necesidades descritas optando por cualquiera de las siguientes alternativas:

1ª) Mantener la redacción vigente.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Esta opción se considera inadecuada porque deja sin respuesta los problemas anteriormente referidos, porque: a) si eventualmente adquirieran firmeza las referidas sentencias del TSJM de 17 de septiembre de 2024 supondría una regresión al nivel de protección de la salud y ambiental logrado por la regulación de las ZBEs introducida en la OMS, que dificultaría y podría incluso imposibilitar el cumplimiento por la ciudad de Madrid de las obligaciones derivadas de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire y las impuestas por la normativa estatal sobre cambio climático; y b) porque supondría privar a la ciudadanía de un instrumento esencial para construir un futuro más sostenible y una mayor protección de la salud de las personas y del medio ambiente urbano, específicamente en materia de calidad del aire.

2º) Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente OMS.

Esta opción, consistente en ofrecer soluciones regulatorias que incrementen la protección de la salud de las personas frente a los problemas de salud provocados y agravados por la exposición a niveles de dióxido de nitrógeno que superen los valores límite regulados por la normativa comunitaria y nacional española, que mejoren la calidad del aire y el medio ambiente urbano, y que posibiliten una mejora sustancial de la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana de forma socialmente consensuada, perfeccionando la motivación e incrementando la proporcionalidad de la regulación de las ZBEs, se considera adecuada y satisfactoria.

3º) Elaborar y tramitar una nueva ordenanza de movilidad sostenible.

Esta opción se considera inadecuada por resultar innecesaria y desproporcionada la aprobación de una nueva ordenanza de movilidad sostenible cuando las necesidades descritas solo exigirían la modificación de determinados preceptos.

4º) Regular las zonas de bajas emisiones en una ordenanza específica, independiente y distinta de la OMS.

Se considera una solución regulatoria inadecuada porque no evitaría la necesidad de modificar la vigente OMS que ya regula zonas de bajas emisiones, y porque supondría quebrar el esfuerzo de sistematización y codificación de la normativa de movilidad sostenible de la ciudad de Madrid en una sola ordenanza, la OMS, que recoge toda la regulación municipal sobre la movilidad urbana, de la que las zonas de bajas emisiones, consideradas como ordenaciones permanentes de tráfico, forman parte inescindible.

Por todo lo anteriormente expuesto, se considera que la segunda opción, la modificación parcial de la vigente OMS es la solución más adecuada para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos de Madrid, por cuanto posibilitaría dar respuesta a la inaplazable necesidad de proteger la salud de las personas mediante la imprescindible mejora de la calidad del aire y al cumplimiento a las obligaciones derivadas de la legislación estatal de cambio climático y transición energética, incrementaría la proporcionalidad de la regulación de las zonas de bajas emisiones, agilizando y simplificando su gestión y los trámites a realizar por la ciudadanía.

4.- Necesidades y oportunidades de la aprobación.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Con la redacción de una nueva modificación parcial de la vigente OMS en materia de ZBEs se pretende dar satisfacción a las siguientes necesidades:

PRIMERA NECESIDAD: Garantizar el derecho fundamental a la integridad física, proteger la salud pública y garantizar el derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

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 Directivas 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).

Tanto la Organización Mundial de la Salud como la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) advierten 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 regulación de las ZBEs, tanto la contenida en la OMS en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021 como la que se propondrá con el proyecto normativo cuya tramitación se inicia, responde a la inaplazable y urgente necesidad, tal y como recoge la legislación vigente, de establecer y regular una ordenación permanente del tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas, así como el derecho constitucional a la salud de las personas mediante la protección de la salud pública.

En este sentido debe señalarse que la Organización Mundial de la Salud ¹² ha modificado a la baja la recomendación del valor máximo de dióxido de nitrógeno al que puede exponerse la población, destacando que:

“La contaminación del aire es una de las mayores amenazas medioambientales para la salud humana, junto con el cambio climático”.

“Se calcula que cada año la exposición a la contaminación del aire causa 7 millones de muertes prematuras y provoca la pérdida de otros tantos más millones de años de vida saludable. En los niños, esto podría suponer una reducción del crecimiento y la función pulmonares, infecciones respiratorias y agravamiento del asma. En los adultos, la cardiopatía isquémica y los accidentes cerebrovasculares son las causas más comunes de muerte prematura atribuible a la contaminación del aire exterior, y también están

¹² <https://www.who.int/es/news/item/22-09-2021-new-who-global-air-quality-guidelines-aim-to-save-millions-of-lives-from-air-pollution>

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



apareciendo pruebas de otros efectos como diabetes y enfermedades neurodegenerativas”.

“Cuanto más expuestos estén a la contaminación del aire, mayor será el impacto sobre la salud, especialmente de las personas con enfermedades crónicas (como asma, enfermedad pulmonar obstructiva crónica y cardiopatías), así como de las personas mayores, los niños y las embarazadas”.

En este sentido resulta necesario iniciar un procedimiento de modificación de la OMS en materia de ZBEs porque, con independencia del resultado del recurso de casación que el Ayuntamiento de Madrid va a interponer contra las Sentencias del TSJM de 17 de septiembre de 2024:

1º) El Ayuntamiento de Madrid debe ejercer la potestad reglamentaria en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad, así como el resto de títulos habilitantes ejercidos en la aprobación de la OMS y la Ordenanza 10/2021, para proteger el derecho fundamental a la integridad física, proteger la salud pública y garantizar el derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, mediante la necesaria, racional y proporcional regulación de las zonas de bajas emisiones (ZBEs) que resulte imprescindible para lograr el cumplimiento de las citadas razones imperiosas de interés general.

2º) De conformidad con lo previsto en los artículos 3.1.a) y 7.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las ZBEs no solo deben definir “objetivos cuantificables de calidad del aire que comporten una mejora respecto de la situación de partida en el interior de su perímetro”, debiendo en todo caso “cumplir con los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire”, sino que las ZBEs están sujetas a la obligación reglamentaria de contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, por lo que existe la obligación reglamentaria de avanzar hacia el progresivo cumplimiento del Valor Límite Anual de dióxido de nitrógeno recomendado por la Organización Mundial de la Salud ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Este límite es más estricto que el que se prevé que en cuanto al dióxido de nitrógeno regule la nueva directiva que próximamente modificará la Directiva 50/2008 CE ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), y mucho más estricto que el actualmente regulado en la citada ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

SEGUNDA NECESIDAD: Constituye una obligación jurídica ineludible dar efectivo cumplimiento a las obligaciones derivadas de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire y la legislación nacional de cambio climático y transición energética.

1.- Cumplimiento de la legislación de cambio climático y transición energética. Necesidad de adaptar la regulación de las ZBEs de la OMS al Reglamento de Zonas de Bajas Emisiones:

El Ayuntamiento de Madrid está obligado a tener zonas de bajas emisiones (ZBEs) con el fin de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero,

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



en cumplimiento del artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Como fundamenta el preámbulo de la Ordenanza 10/2021 las ZBEs de la ciudad de Madrid tienen por objeto principal reducir las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno derivadas del tráfico rodado de vehículos de combustión, por lo que su objetivo esencial y prioritario es la protección de la salud mediante la mejora de la calidad del aire, promoviendo de forma secundaria y complementaria una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en línea con los objetivos de lucha contra el cambio climático asumidos por la Unión Europea y el Reino de España.

2.- Cumplimiento de la normativa europea y nacional de calidad del aire.

1. La ciudad de Madrid capital cerró 2023 con los mejores registros de dióxido de nitrógeno de su historia, 36 microgramos por metro cúbico ($36 \mu\text{g}/\text{m}^3$), gracias a la regulación de las ZBEs contenida en la OMS, complementada por las políticas globales y progresivas en materia de movilidad y medio ambiente promovidas mediante la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Pero no basta con haber logrado el cumplimiento en 2022 y 2023, sino que es necesario que el Ayuntamiento de Madrid disponga de la regulación que garantice en todo momento el cumplimiento normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

El Ayuntamiento de Madrid ha necesitado 12 años y la regulación de las ZBEs contempladas en la OMS para lograr el cumplimiento del Valor Límite Anual (VLA) en materia de dióxido de nitrógeno de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ regulado en la vigente Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008 (en adelante, DCA).

2. La regulación de las ZBEs introducida en la OMS resulta necesaria para seguir cumpliendo la normativa de calidad del aire.

La prueba de la imperiosa necesidad de la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEPs Distrito Centro y Plaza Elíptica es la constatación del hecho empírico de que solo con esta regulación ha logrado la ciudad de Madrid dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, que continuamente vino incumpliendo desde que finalizara el 31 de diciembre de 2009 el plazo transitorio concedido al efecto, por la normativa comunitaria, para darle eficaz cumplimiento.

En caso de que adquirieran firmeza los fallos de las sentencias del TSJM de 17 de septiembre de 2024, que declaran la nulidad de la toda la regulación de las ZBEDEPs Distrito Centro y Plaza Elíptica, así como la nulidad del régimen transitorio de Madrid ZBE (exclusivamente de la DT 1ª.2 y los apartados segundo y tercero del Anexo II de la OMS, redacción 2021), se produciría un agravamiento de los registros de dióxido de nitrógeno en el Distrito centro y en el entorno de la Plaza de Fernández Ladreda que podría suponer, de nuevo, el incumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

3. Necesidad de evitar el riesgo de una ulterior sentencia del TSJUE que condene a la ciudad de Madrid al abono de multas millonarias, si se volvieran a incumplir los valores límites de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Si el Ayuntamiento de Madrid no hubiera logrado tal cumplimiento, a día de hoy se expondría a la imposición de multas millonarias por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE) hasta lograr el cumplimiento efectivo de los niveles máximo de dióxido de nitrógeno regulados por la citada Directiva 2008/50, de 21 de mayo.

Por ello, resulta necesario iniciar la tramitación de una ordenanza por la que se modifique la OMS en materia de ZBEs, para introducir aquella regulación que resulte necesaria, racional y proporcional para garantizar el efectivo cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, normativa que va a endurecerse en los próximos meses.

4. Necesidad de garantizar el nivel de protección medioambiental alcanzado y de avanzar en los términos del artículo 7.1 párrafo segundo del Reglamento de ZBE.

Solo con la regulación de las ZBEs introducida en la OMS por la Ordenanza 10/2021 se ha logrado que la ciudad de Madrid cumpla en 2022 y 2023 la normativa de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, que incumplió desde 2010.

Resulta necesario iniciar el procedimiento de una nueva ordenanza que modifique la OMS para modificar la regulación vigente y, en su caso, para introducir la que resulte necesaria porque el ordenamiento jurídico comunitario y nacional y la jurisprudencia obligan a respetar la progresividad del nivel de protección alcanzado. En este sentido debe destacarse que:

1º) El Ayuntamiento de Madrid no solo está obligado a mantener la calidad del aire, sino que está legalmente obligado a “mejorar la calidad del aire y cumplir los objetivos que se establezcan, de conformidad con lo establecido en esta ley”, conforme a lo previsto en el artículo 9.2 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA).

2º) El Ayuntamiento de Madrid no puede reducir la protección de la salud y el medio ambiente lograda mediante la redacción dada a la OMS por la Ordenanza 10/2021, conforme al principio de no regresión medioambiental regulado en los artículos 2.1) y 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el artículo 7 del Reglamento por el que se regulan las ZBE.

3º) Los artículos 4.2 y 7.1 del Reglamento de ZBEs (RD 1052/2022, de 27 de diciembre) y el artículo 4.2 de la Ley de calidad del aire obligan a los Poderes Públicos a “adoptar cuantas medidas sean necesarias para alcanzar y mantener un nivel de protección elevado de las personas y del medio ambiente”.

4º) Porque el artículo 7 párrafo segundo del Reglamento de ZBEs, obliga a que las ZBEs contribuyan además de a cumplir los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, a contribuir “adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud”, que como se ha expuesto son mucho más estrictos que los regulados en la normativa comunitaria.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



TERCERA NECESIDAD: *Es necesario adaptar la regulación de la OMS a las modificaciones de la normativa estatal introducidas con posterioridad a su aprobación y de su modificación por Ordenanza 10/2021 de 13 de septiembre, tanto en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, como de la normativa estatal de los ámbitos sectoriales que inciden sobre la OMS, especialmente en materia de calidad del aire y de cambio climático y transición energética.*

1. Así, en el ámbito de la normativa de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con posterioridad a la aprobación de la OMS y su modificación operada mediante Ordenanza 10/2021, se han aprobado cinco disposiciones normativas con rango legal que han modificado contenidos puntuales de la LTSV, de las que solo la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos incide sobre la regulación de la OMS, que legisla la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las zonas de bajas emisiones como infracción grave de tráfico al introducir el artículo 76.z3) de la LTSV.

2. En el ámbito de la calidad del aire, la OMS debe adaptarse para lograr el efectivo cumplimiento de 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, de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su desarrollo reglamentario mediante Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, especialmente en lo relativo a los valores de dióxido de nitrógeno.

3. En el ámbito del desarrollo de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que da respuesta a los compromisos internacionales y europeos adquiridos por el Reino de España en las materias que le dan título, el Estado ha aprobado el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que regula los objetivos, la delimitación y diseño de las zonas de bajas emisiones (en adelante, ZBEs), los requerimientos en materia de calidad del aire y cambio climático, así como el contenido mínimo de los proyectos de ZBEs y su periódica revisión.

Resulta por todo ello necesaria, la redacción, tramitación y aprobación de una ordenanza que modifique la OMS para adaptarla a las reformas normativas introducidas en la legislación estatal de en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, así como en materia de calidad del aire, cambio climático y transición energética, y movilidad sostenible.

En conclusión, la necesidad de ofrecer una mayor y mejor protección de la salud de las personas exige la adopción de medidas que aseguren que no se superen en la ciudad de Madrid los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, tanto la vigente a fecha corriente como la que se aprobará próximamente -previsiblemente en este último trimestre de 2024-, así como la necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones de la legislación estatal de cambio climático y de su desarrollo mediante el Reglamento estatal de ZBEs, a través de la regulación de las oportunas zonas de bajas emisiones (ZBEs), justifican la necesidad de iniciar la tramitación una ordenanza que, dando cumplimiento a las exigencias jurisprudenciales y a los desarrollos normativos estatales adoptadas con posterioridad a la aprobación de la

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Ordenanza 10/2021 actualice y, en su caso, apruebe la regulación de las zonas de bajas emisiones.

Para ello se regularán las zonas de bajas emisiones, mediante la correspondiente ordenanza modificativa de la OMS en esta materia, perfeccionando su motivación y analizando la posibilidad de incluir alguna otra regulación transitoria que, con carácter excepcional y por tiempo limitado, autorice la circulación en las ZBEs, atendiendo a razones justificadas que permitan facilitar a determinados colectivos la adaptación al cumplimiento de la norma, siempre que resulten racionales, proporcionales, no discriminatorias y aseguren el cumplimiento del objetivo principal de proteger la salud de las personas mediante el cumplimiento de la normativa de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

5.- Objetivos de la norma.

1º) Reforzar la dimensión normativa de la sostenibilidad medioambiental urbana en el marco del compromiso municipal de protección de la salud de las personas y la mejora sustancial de la calidad del aire, mediante la regulación de las zonas de bajas emisiones (ZBEs).

Partiendo del modelo proyectado en el avance de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”, que ha acreditado hacer perfectamente compatible la protección de la salud mediante la mejora sustancial de los niveles de dióxido de nitrógeno, con la mejora de la movilidad urbana y el desarrollo de la actividad económica en la ciudad de Madrid, se pretende perfeccionar técnicamente tanto la motivación como la regulación de las ZBEs, asegurando el cumplimiento de las obligaciones comunitarias y nacionales en materia de calidad del aire (dióxido de nitrógeno) y cambio climático y transición energética.

2º) Mejorar la técnica normativa de la regulación de las zonas de bajas emisiones.

La aprobación de una ordenanza de modificación de la OMS en materia de zonas de bajas emisiones serviría para mejorar la motivación, la técnica normativa y el contenido de la regulación de las zonas de bajas emisiones y a llevar a cabo las modificaciones exigidas para la adaptación de la OMS a la normativa comunitaria y estatal aprobada con posterioridad a su entrada en vigor en 2018 y a la de su reforma operada mediante la referida Ordenanza 10/2021.

En definitiva, se plantea la necesidad de reformar la OMS para dar una respuesta a la inaplazable necesidad de proteger la salud de las personas mediante la regulación de las zonas de bajas emisiones que resulten necesarias para cumplir la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire y nacional de cambio climático, para adaptar la ordenanza a las modificaciones experimentadas por la normativa estatal sectorial que incide sobre la OMS, así como para simplificar la gestión administrativa municipal de las zonas de bajas emisiones, perfeccionado su motivación y su técnica normativa.

Madrid, a 2 de octubre de 2024”.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



(7) En la web del portal de participación ciudadana figura un enlace a la huella normativa del proyecto normativo, para ofrecer la máxima transparencia a la ciudadanía, tal y como se reproduce a continuación:

< Volver

Detalles

Participa

Seguimientos

Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones

Publicado el 21/10/2024



(8) Tal y como recoge la Dirección General de Participación Ciudadana, en su Informe de octubre de 2024 titulado Informe de participación del proceso "Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones",¹³ participaron 4.882 personas en la web "Decide Madrid"¹⁴ recogidos en la dirección web de dicho proceso participativo:

De las 4.882 personas participantes, destaca una mayor representación de hombres (3.400, que suponen el 69,64% de las personas participantes, frente a las 1.482 mujeres que participaron que constituyen el 30,36% de las personas participantes.

El debate se articuló en torno a las siguientes cuatro preguntas:

1. ¿Consideras que las restricciones de circulación deben centrarse en los vehículos más contaminantes?
2. ¿Cómo favorecerías otras alternativas de movilidad sostenible?

¹³ En el siguiente enlace se accede al citado Informe de la Dirección General de Participación Ciudadana:
https://transparencia.madrid.es/UnidadWeb/JGNormativas/Normativa/HUELLANORMATIVA/Ordenanzas/OrdMovilidadSostenible_modif2024/Ficheros/InformeResultadoConsulta.pdf

¹⁴ Al que puede accederse en el siguiente enlace: [Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones \(madrid.es\)](https://decide.madrid.es/consultas/176)
<https://decide.madrid.es/consultas/176>

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



3. ¿Consideras que las restricciones de circulación deben ser más estrictas en aquellas zonas de la ciudad de mayor contaminación?

4. La legislación estatal obliga a crear zonas de bajas emisiones (ZBE) para cumplir las obligaciones de calidad del aire y de cambio climático ¿Cómo crees que deberían regularse las ZBE para que protejan eficazmente la salud de las personas a través de la mejora de la calidad del aire?”

La consulta pública previa registró una muy elevada participación y debate ciudadano, en el que participaron 4.882 personas, que emitieron 18.173 participaciones.

Las 18.173 participaciones se produjeron de la siguiente forma en torno a las cuatro preguntas previamente citadas:

Pregunta	Número de respuestas
1ª	4.843
2ª	4.363
3ª	4.842
4ª	4.125
Total	18.173

Tabla 1. Respuestas a la consulta pública previa

(9) La memoria emitida por la Dirección General de Participación Ciudadana, con fecha 12 de noviembre de 2024, relativa al citado proceso de participación, incorpora la relación de cuestiones sometidas a consideración pública. De su contenido se desprende que únicamente la pregunta n.º 4 presenta una referencia a las Zonas de Bajas Emisiones, y lo hace en términos genéricos, sin entrar en aspectos específicos de su regulación. Las restantes preguntas se orientan a materias de carácter general en el ámbito de la movilidad, cuyas respuestas suponen valorar la opinión ciudadana respecto a cuestiones como la ampliación del AER y del SER. Un ejemplo de estas consultas es la formulada en los siguientes términos: «¿Cómo favorecerías otras alternativas de movilidad sostenible?».

De hecho, si se accede al espacio del portal web decide.madrid.es dedicado a la consulta pública previa realizada en relación con la modificación de la OMS ([Acceso al espacio del portal web decide.madrid.es](https://decide.madrid.es) dedicado a la consulta pública previa), puede comprobarse lo siguiente:

“Para ello se considera necesario recabar la opinión de la ciudadanía en general, así como del resto de personas, entidades u organizaciones más representativas potencialmente afectados por la modificación proyectada, en cuanto a (...) las alternativas de movilidad sostenible que permitan cumplir los objetivos fijados así como el conjunto de medidas que pueden contribuir a la consecución del objetivo principal de protección de la salud de las personas frente a los efectos perniciosos de las emisiones contaminantes”.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



(10) La consulta pública previa realizada da cumplimiento a las exigencias de transparencia y participación previstas en los artículos 133.1 de la LPAC, 51 y 64 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, y 27 del Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid.

La consulta pública previa realizada ha tomado en consideración las “Directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales”, aprobadas por Acuerdo de 20 de octubre de 2016 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid”.

En el apartado 4.4 de la MAIN (Vol. I), se introduce un nuevo título “4.1.- Modificación del artículo 49 de la OMS para introducir un nuevo apartado 10 que posibilite, con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, la ampliación del horario del SER en determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento”, con el contenido previo, y se añade un nuevo apartado “4.2.- El artículo 49.7 y la DT 4ª de la OMS no son objeto del Proyecto normativo” con el siguiente contenido:

“4.2.- El artículo 49.7 y la DT 4ª de la OMS no son objeto del Proyecto normativo.

Ante algunas manifestaciones realizadas durante el trámite de información pública es preciso hacer constar que los requisitos de clasificación ambiental de los vehículos para estacionar en las plazas de la banda de estacionamiento de las vías públicas de la ciudad de Madrid del Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a normativa del SER, no ha sido ni es objeto del Proyecto normativo.

El artículo 49.7 y la Disposición transitoria cuarta de la OMS son firmes, están plenamente vigentes y no son objeto de modificación por el Proyecto normativo.

Al mero objeto de ofrecer la máxima información a la ciudadanía, se hacen constar los siguientes hechos:

1.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” se regula en el vigente artículo 49.7 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, que establece que:

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

7. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, se prohíbe el estacionamiento durante las veinticuatro horas del día y todos los días del año en las plazas del SER a los vehículos clasificados en el RV en la categoría medioambiental A según su potencial contaminante, incluidos los vehículos históricos, en los términos y con las excepciones temporales previstas en la disposición transitoria cuarta”.

2.- Por su parte, la DT 4ª apartado 1 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021 que reproduce casi literalmente el apartado 3 de la DT 1ª de la redacción original de 2018 de la OMS, regula lo siguiente:

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



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

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

a) Residentes en el barrio en que hayan obtenido autorización de estacionamiento del SER, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2024.

b) Vehículos comerciales e industriales que, a fecha 24 de octubre de 2018, dispusieran de autorización de estacionamiento SER como integrantes de los correspondientes colectivos cualificados, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2021.

c) Los vehículos auxiliares de apoyo a la operación del servicio de transporte público colectivo urbano general de uso regular, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2024.

d) Los vehículos de dos y tres ruedas, los destinados a transportar personas que acrediten disponer y empleen la autorización especial para PMR, y los destinados a servicios esenciales (incluyendo los vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Fuerzas Armadas, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria), podrán estacionar hasta la fecha que en su caso determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue”.

3.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas del SER:

a) Se regula en el artículo 49.7 y la DT 4ª de la OMS, que no han sido objeto de declaración de nulidad por el fallo de la Sentencia nº 405/2024 del TSJM.

b) Dicha regulación es firme desde el 24 de octubre de 2018, dado que se contenía en el artículo 6.3 de la redacción original de la OMS de 2018. Esta prohibición resulta eficaz y viene aplicándose desde el 1 de enero de 2020.

c) La regulación del artículo 49.7 y la DT 4ª de la OMS no forman parte de la regulación de las ZBE (nada tiene que ver con la regulación de Madrid ZBE y ni con la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), sino que forma parte de la regulación del estacionamiento (SER), para la ordenación del uso del espacio público municipal, introduciendo en dicha ordenación de usos, y atendiendo al carácter limitado del uso del espacio público, objetivos de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes.

4.- Por tanto, la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en la zona SER es firme desde el 24 de octubre de 2018 y no ha sido objeto de declaración de nulidad, por lo que es absolutamente válida”.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Como consecuencia de la alegación sobre una presunta vulneración de derecho por incorporar textos en idioma inglés entre los anexos de la MAIN, se modifica la MAIN para concretar que los textos reproducidos en la MAIN traducidos al español, y que a los meros efectos de que pueda comprobarse la traducción del texto original redactado y publicado en idioma inglés, y en su caso para mayor ampliación de conocimientos, se incluye en nota al pie el enlace al texto original publicado o el texto incorporado como anexo a la MAIN las siguientes expresiones: “A los meros efectos de facilitar la comprobación de la traducción del inglés y, en su caso, para mayor ampliación de conocimientos, puede consultarse el texto original redactado y publicado en idioma inglés en:”. “A efectos de facilitar la comprobación de la traducción del inglés y, en su caso, para mayor ampliación de conocimientos, puede consultarse el texto original redactado y publicado en idioma inglés en:”. “a efectos de comprobación de la traducción y , en su caso, ampliación de conocimientos”.

SÉPTIMO.- Como consecuencia de la alegación 11.2, de Comisiones Obreras, se modifica la MAIN (Vol. I) para introducir un nuevo apartado 4.2.7 la justificación de la inexistencia de principio alguno sobre la “transición justa”, en los siguientes términos:

“I.- INEXISTENCIA DEL PRINCIPIO DE TRANSICIÓN JUSTA.

1.- La Constitución Española de 1978:

La “transición justa” carece de amparo constitucional, que no reconoce, define ni garantiza tal “elemento” como principio jurídico. Lejos de ello, la Constitución Española de 1978 garantiza mediante su artículo 9.3, garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa y seguridad jurídica, al tiempo que el artículo 14 de la Constitución garantiza el principio de igualdad y no discriminación sin que pueda prevalecer discriminación por cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

Principios que resultan incompatibles con la reivindicación de un etéreo “elemento” de “transición justa” en el ámbito socio laboral o socio profesional con el que alguna alegación pretende evitar la aplicación de normas de derecho necesario destinadas a garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física, garantizar la salud pública, proteger el derecho constitucional a la salud y a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, proteger el medio ambiente y cumplir los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, que justifican la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contemplados en el Proyecto normativo.

2.- Derecho Comunitario originario. El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

La “transición justa” no constituye un principio del Derecho Medioambiental en el Derecho Comunitario, dado que no figura entre los principios que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente debe aplicar para lograr el objetivo de alcanzar un nivel de protección elevado, regulados en el primer párrafo del **artículo 191.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión**

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Europea (TFUE), publicado en el DOUE de 30 de febrero de 2010, que los circunscribe a “los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga”.

El artículo 191.1 del TFUE tampoco contempla una eventual transición justa entre los objetivos que debe alcanzar la política de la Unión Europea en el ámbito del medio ambiente, que circunscribe a: “la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; la protección de la salud de las personas; la utilización prudente y racional de los recursos naturales; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático”.

3.- Derecho Comunitario derivado.

3.1) 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.

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 no contiene referencia alguna a la transición justa. Muy al contrario, la citada Directiva motiva la obligación de cumplir los valores límite de calidad del aire, específicamente en materia de dióxido de nitrógeno, para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano, en tanto que normas de Derecho necesario.

3.2) la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Por su parte, la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que deroga la anterior Directiva 2008/50 de 21 de mayo de 2008 con efectos a partir del 12 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en su artículo 31.1, que establece una mayor protección para la salud de las personas mediante la modificación de los umbrales de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno más exigentes que los regulados en la Directiva 2008/50/CE, impone la necesidad de modificar la OMS para que ésta contenga la regulación necesaria para avanzar en el cumplimiento de los nuevos estándares comunitarios de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

El expositivo (7) de la de la Directiva (UE) 2024/2881 se refiere expresamente a los principios que deben guiar las actuaciones tanto de la Unión Europea como de los Estados miembros para alcanzar el objetivo de ausencia de contaminación atmosférica, y que son los regulados en el artículo 191.2 del TFUE, que incluye el principio de responsabilidad (quien contamina paga):

“Cuando se adopten las medidas pertinentes a escala de la Unión y nacional para alcanzar el objetivo de ausencia de contaminación atmosférica, los Estados miembros, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión deben guiarse por el principio de cautela y por los principios de acción preventiva, de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma y de quien contamina paga, establecidos en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), así como por el principio de «no ocasionar daños» del Pacto Verde Europeo, reconociendo además el derecho humano a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible recogido en la Resolución

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



76/300, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 28 de julio de 2022”.

El expositivo (7) de la Directiva 2024/2881 añade a los principios del artículo 191.2 del TFUE, añade dos principios:

- a) **el principio de «no ocasionar daños» del Pacto Verde Europeo**, que sería el opuesto del inexistente “principio” de “transición justa”, y a diferencia de este último (transición justa, que no es un principio comunitario) el principio de “no ocasionar daños” sí es un principio reconocido como tal en Derecho comunitario derivado, y que por lo tanto sí tiene valor jurídico normativo al regularse expresamente en el artículo 17.1.e) del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, que prohíbe causar un perjuicio significativo en el medio ambiente que incumpla el objetivo de la prevención y el control de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, como sucede con las emisiones de óxidos de nitrógeno producidos por la circulación del tráfico de vehículos a motor que emplean combustibles fósiles, cuando se incumplen los valores límite regulados por la normativa comunitaria y nacional para el dióxido de nitrógeno.
- b) **El “derecho humano a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible”** recogido en la Resolución 76/300, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 28 de julio de 2022, que viene a concretar el derecho constitucional a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de nuestra persona garantizado por el artículo 45.1 de nuestra Constitución.

A continuación, el mismo expositivo (7) de la Directiva 2024/2881 se refiere a una amplia, variada y heterogénea serie de “**elementos**” que carecen de virtualidad jurídica porque no son principios informadores del Derecho comunitario y nacional de los Estados miembros, no son normas jurídicas que hay que cumplir obligatoriamente, pero que considera que deben tenerse en cuenta:

*“Deben tener en cuenta, entre otros, los siguientes elementos: **la contribución de la mejora de la calidad del aire a la salud humana, la calidad del medio ambiente y la resiliencia de los ecosistemas, el bienestar de los ciudadanos, la igualdad y la protección de la población sensible y los grupos vulnerables, los costes de la asistencia sanitaria, la prosperidad de la sociedad, el empleo y la competitividad de la economía; la transición energética, el refuerzo de la seguridad energética y la lucha contra la pobreza energética; la seguridad alimentaria y la asequibilidad; el desarrollo de soluciones de movilidad y transporte sostenibles e inteligentes y de las correspondientes infraestructuras; el impacto de los cambios de comportamiento; el impacto de las políticas fiscales; la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de cada uno de ellos, habida cuenta de su capacidad económica, las circunstancias nacionales, como las especificidades de las islas, y la necesidad de convergencia a lo largo del tiempo; la necesidad de hacer que la transición sea justa y socialmente equitativa a través de programas de educación y formación adecuados, también para los profesionales sanitarios; los mejores y más actualizados datos científicos disponibles, en particular las conclusiones de la OMS; la necesidad de integrar los riesgos relacionados con la contaminación atmosférica en las decisiones sobre inversión y planificación; la relación coste-eficacia, las mejores soluciones tecnológicas disponibles y la neutralidad tecnológica para lograr la reducción de las***

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



emisiones de contaminantes atmosféricos, y los avances a lo largo del tiempo con respecto a la integridad medioambiental y el nivel de ambición”.

Como puede comprobarse, la *“necesidad de hacer que la transición sea justa y socialmente equitativa a través de programas de educación y formación adecuados, también para los profesionales sanitarios”*, figura en la parte expositiva de la Directiva como un mero *“elemento”* a tener en cuenta, no como una obligación jurídica ni como un principio jurídico que informe la aplicación del Derecho.

Se trata de un simple *“elemento”* que debe tenerse en cuenta en las políticas públicas y lo hace condicionado o circunscribe exclusivamente al empleo de *“programas de educación y formación adecuados, también para los profesionales sanitarios”*, es decir, a dar herramientas a la población para educarla y formar las personas profesionales necesarias, incluyendo expresamente a las personas profesionales sanitarias.

Por tanto, la Directiva 2024/2881:

1º) No reconoce *“principio”* alguno de transición justa, sino que contempla exclusivamente los principios rectores del Derecho ambiental europeo regulados en el artículo 191.2 del TFUE (principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma y de quien contamina paga).

2º) No reconoce derecho subjetivo alguno a que la aplicación de las medidas adoptadas por los Estados miembros para lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, y garantizar que no se superen los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en la Sección el Anexo I de la Directiva, atiendan a los intereses individuales y subjetivos de naturaleza económica de las personas.

3º) **La regulación comunitaria de calidad del aire y protección de la atmósfera es una normativa de Derecho necesario, jurídicamente vinculante y obligatoria** porque está destinada a proteger el derecho a la vida y la integridad física de las personas, la salud pública, el derecho a la salud, la protección del medio ambiente urbano y el cumplimiento del Derecho comunitario, porque está destinada a satisfacer los objetivos regulados por el **artículo 191.1 del TFUE**.

4º) El elemento de la *“transición justa y socialmente equitativa”* se configura **exclusivamente** como un *“elemento”* a considerar en las políticas públicas para su desarrollo exclusivamente a través de *“programas de educación y formación”*. Se trata de un simple elemento a considerar **en las políticas públicas de educación y formación**.

5º) En ningún caso el elemento de la *“transición justa y socialmente equitativa”* se reconoce como derecho subjetivo alguno a que el Derecho comunitario y nacional atienda **consideraciones individuales de naturaleza económica, socioeconómica o sociolaboral en la regulación de la normativa de calidad del aire ni en las medidas que se regulen para lograr los objetivos de calidad del aire y protección de la salud humana y del medio ambiente urbano**, como las ZBE (incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos regulados en el Proyecto normativo), sino como un mero *“elemento”* de las políticas públicas educativas y de formación.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



6º) El elemento de la “transición justa y socialmente equitativa” se configura exclusivamente como un “elemento” a considerar en las políticas públicas para su desarrollo exclusivamente a través de “programas de educación y formación”; **sin que la normativa medioambiental de calidad del aire y de tráfico que regula las ZBE deba atender a criterios de redistribución económica**, dado que son normas de Derecho necesario para garantizar los objetivos de “la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; la protección de la salud de las personas” del artículo 191.1 del TFUE y el orden público y la seguridad de las personas a través de la normativa de tráfico y seguridad vial que regula las ZBE como ordenaciones permanentes de tráfico destinadas a proteger el derecho a la vida y la integridad física, la salud pública, salud de las personas, el medio ambiente urbano y dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

Los datos científicos muestran que el dióxido de nitrógeno y los óxidos de nitrógeno “*tienen diversos efectos adversos importantes para la salud humana y están relacionadas con varias enfermedades no transmisibles, problemas de salud y aumento de la mortalidad*”, como motiva el considerando 19 de la Directiva 2024/2881.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva (UE) 2024/2881, los Estados miembros están obligados a asegurar que “*en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1*” de dicha Directiva.

3.3) El “principio de no causar un perjuicio significativo en el medio ambiente”, específicamente en materia de calidad del aire, respecto al objetivo de prevención y el control de la contaminación del aire cuando la actividad dé lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera:

El Derecho comunitario no solo no reconoce un “principio”, ni mucho menos un derecho individual, a una transición justa, sino que, por el contrario, regula el “**principio de no causar perjuicio significativo al medio ambiente (DNSH)**” en la normativa comunitaria del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (en adelante, PRTR), concretamente en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DOUE de 22 de junio de 2020), ¹⁵ conocido como Reglamento de Taxidermia.

Este “principio de no causar perjuicio significativo al medio ambiente (DNSH)”, que sería el opuesto del inexistente “principio” de “transición justa” se aplica a las condiciones de selección, ejecución y justificación de las actividades financiadas con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) financiado por la Unión Europea, a través del “Next Generation EU”, asegurando la ausencia de perjuicios significativos respecto de los seis objetivos fijados, entre los que se encuentra la “prevención y control de la contaminación del aire”.

A fin de determinar el grado de sostenibilidad medioambiental de una inversión, una actividad económica tendrá la consideración de medioambientalmente sostenible, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 del el Reglamento (UE) 2019/2088, cuando dicha actividad económica: “*a) contribuya sustancialmente a uno o varios de los objetivos medioambientales establecidos en el artículo 9, de conformidad con los artículos 10 a 16; b) no cause ningún perjuicio significativo*”

¹⁵ <https://www.boe.es/doue/2020/198/L00013-00043.pdf>

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



a alguno de los objetivos medioambientales establecidos en el artículo 9 de conformidad con el artículo 17”.

De acuerdo con el artículo 17.1 del Reglamento el Reglamento (UE) 2019/2088, se considera que una actividad económica **causa un perjuicio significativo**:

*“a) al objetivo de la **mitigación del cambio climático**, cuando la actividad dé lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero;*

*b) al objetivo de la **adaptación al cambio climático**, cuando la actividad provoque un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos;*

*e) al objetivo de la **prevención y el control de la contaminación**, cuando la actividad dé lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo, en comparación con la situación existente antes del comienzo de la actividad”.*

4.- Normativa nacional española de calidad del aire.

4.1) Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

En primer lugar es preciso destacar que no existe referencia alguna en el ámbito de la legislación nacional de calidad del aire a la “transición justa”, ni como objetivo ni mucho menos como principio informador. De hecho, no existe en la **Ley 34/2007**, de 15 de noviembre, **de calidad del aire** y protección de la atmósfera referencia a “principio de transición justa” alguno, ni referencia alguna a la expresión “transición justa”.

Sin embargo, la exposición de motivos de la Ley de calidad del aire recoge, en su apartado II párrafo cuarto, los principios que regulan e informan la legislación de calidad del aire y toda intervención de los Poderes Públicos en materia de calidad del aire, al motivar que:

*“En aras de lograr sus objetivos y en concreto para alcanzar y mantener un nivel de protección elevado de las personas y del medio ambiente frente a la contaminación atmosférica de manera compatible con un desarrollo sostenible, esta ley aborda la gestión de la calidad del aire y la protección de la atmósfera a la luz de los **principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma y de quien contamina paga, y desde un planteamiento de corresponsabilidad, con un enfoque integral e integrador**”.*

Los principios que informan la regulación y aplicación de la normativa en materia calidad del aire se regulan en el artículo 4.1 de la Ley de calidad del aire, que regula expresamente que: *“La aplicación de esta ley se basará en los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma y de quien contamina paga”.*

Por otro lado, en desarrollo el artículo 45.1 de la Constitución que establece que *“**todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo**”*, la citada Ley de calidad del aire destaca en el apartado II párrafo quinto de su exposición de motivos el papel trascendental que supone la **corresponsabilidad en**

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



la lucha contra la contaminación, *“involucrando en la conservación del ambiente atmosférico no sólo a los poderes públicos sino a la sociedad en su conjunto. En este sentido la ley entiende que, si los ciudadanos tienen derecho a exigir a los poderes públicos que adopten las medidas necesarias para preservar la pureza del aire dentro de unos límites que no comprometan su salud y la protección del medio ambiente, en la misma medida se nos debe demandar a todos la obligación de preservar y respetar este recurso natural. En otro plano, esta corresponsabilidad también es reclamada por la ley en lo concerniente a la actuación de las distintas Administraciones públicas”*.

A tal efecto, el artículo 4.2 de la Ley de calidad del aire regula la corresponsabilidad en la adopción de las medidas de protección y mejora de la calidad del aire:

- a) De los Poderes Públicos, que *“dentro de sus respectivas competencias, los poderes públicos adoptarán cuantas medidas sean necesarias para alcanzar y mantener un nivel de protección elevado de las personas y del medio ambiente”*.
- b) De las personas físicas y jurídicas, de la sociedad en su conjunto, al regular que *“los particulares se esforzarán en contribuir a evitar y reducir la contaminación atmosférica”*.

La Ley de calidad del aire establece, en su artículo 9.2, obliga a las Administraciones públicas a adoptar, en el ámbito de sus competencias, *“las medidas necesarias para mantener y, en su caso, mejorar la calidad del aire y cumplir los objetivos que se establezcan, de conformidad con lo establecido en esta ley”*.

Asimismo, el artículo 9.4 de la Ley de calidad del aire obliga a las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, *“a velar por que la calidad del aire se mantenga dentro de los límites legales establecidos”*.

El artículo 13.3 de la Ley de calidad del aire regula la obligación de las Administraciones públicas de velar, en el ámbito de sus competencias, *“para que se adopten las medidas necesarias y las prácticas adecuadas en las actividades e instalaciones, que permitan evitar o reducir la contaminación atmosférica aplicando, en la medida de lo posible, las mejores técnicas disponibles y empleando los combustibles menos contaminantes”*.

Asimismo, el mismo artículo 13.3 de la Ley de calidad del aire obliga legalmente a los sujetos privados, a las personas físicas y jurídicas privadas”, a contribuir en la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno, al regular que: *“las entidades privadas y los particulares se esforzarán en el ejercicio de sus actividades cotidianas, en contribuir a la reducción de los contaminantes de la atmósfera”*.

Por tanto, la Ley de calidad del aire no solo no recoge principio alguno de transición justa, sino que regula expresamente que la citada Ley se rige por los principios *“de corrección de la contaminación en la fuente misma y de quien contamina paga”*, que resultan directamente contrarios a la consideración de *“transición justa”*, de cualquier condicionamiento de la situación económica de la persona que desarrolla la actividad contaminante a efectos de la exigencia del cumplimiento de la obligación de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano.

La legislación española de calidad del aire no contempla precepto alguno que permita graduar o excepcionar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la reducción de las emisiones

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



contaminantes de óxidos de nitrógeno, atendiendo a la situación socioeconómica de las personas físicas, de los empresarios autónomos y de las empresas u otras personas jurídicas.

4.2) Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Tampoco el reglamento de desarrollo de la Ley de calidad del aire, aprobado mediante Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, contiene referencia a principio alguno de transición justa, ni recoge siquiera la expresión “transición justa”, ni precepto alguno que permita graduar o excepcionar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la reducción de las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno, atendiendo a la situación socioeconómica de las personas físicas, de los empresarios autónomos y de las empresas u otras personas jurídicas.

5.- Legislación española de cambio climático. La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Exclusivamente en relación con el cambio climático, es decir, en relación con la reducción de gases de efecto invernadero (CO₂), y en ningún caso en relación con la calidad del aire (dióxido de nitrógeno), el apartado I de la exposición de motivos de la Ley de cambio climático incluye una referencia a la necesidad de *“ofrecer respuestas solidarias e inclusivas a los colectivos más afectados por el cambio climático y la transformación de la economía, así como facilitar las señales adecuadas para atraer la confianza de los inversores y minorar los riesgos financieros asociados al incremento en el volumen de emisiones de gases de efecto invernadero o a la mayor vulnerabilidad frente a los impactos físicos del cambio climático. Para ello, es imprescindible asegurar las condiciones de contorno que permitan orientar las sendas de cumplimiento, facilitar la estabilidad y predictibilidad necesarias para evitar sobrecostes o la generación de activos cautivos, susceptibles de lastrar el progreso de nuestra economía durante décadas, minimizar los impactos sociales”*. Concretamente en los siguientes términos:

“Naciones Unidas ha subrayado que existe una diferencia creciente entre la senda real de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y las obligaciones asumidas por los Estados Parte del Acuerdo de París de 2015 sobre cambio climático, adoptado en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático («Acuerdo de París»).

El Secretario General de Naciones Unidas recuerda de manera periódica la necesidad de responder urgentemente a la amenaza del cambio climático y rectificar la situación actual para poder cumplir de manera eficaz con las obligaciones en materia de clima y desarrollo sostenible e inclusivo. Su petición coincide con las advertencias realizadas por los principales organismos financieros internacionales y la Comisión Europea en su Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo y en la Estrategia Europea de descarbonización a 2050.

Las conclusiones actualizadas y sistematizadas de la comunidad científica se recogen en el informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, en sus siglas en inglés) publicado el 8 de octubre de 2018, relativo a los impactos de un calentamiento global de 1,5 °C sobre los niveles preindustriales y las sendas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para limitar dicho calentamiento. El informe es una nueva referencia para toda la sociedad y su mensaje es claro en cuanto

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



al origen del calentamiento global. Las actividades humanas son ya las responsables de un aumento de las temperaturas globales de aproximadamente 1 °C sobre el nivel preindustrial lo que indica que, al ritmo actual, el aumento de 1,5 °C se alcanzará entre 2030 y 2052. En el caso de España, este aumento de la temperatura es superior a la media en casi 0,5 °C.

El informe mencionado también señala que cumplir el objetivo global del Acuerdo de París es posible, pero requiere que se adopten políticas públicas precisas y que se realicen inversiones bien orientadas. Los próximos diez años van a ser determinantes para poder tener éxito en preservar nuestra seguridad. Sobrepasar el límite de 1,5 °C dependerá de las acciones de lucha contra el cambio climático que lleven a cabo todos los actores, no solamente los Gobiernos, sino también el sector privado y el resto de la sociedad.

*En el actual contexto, **España debe ofrecer respuestas solidarias e inclusivas a los colectivos más afectados por el cambio climático** y la transformación de la economía, así como facilitar las señales adecuadas para atraer la confianza de los inversores **y minorar los riesgos financieros asociados al incremento en el volumen de emisiones de gases de efecto invernadero o a la mayor vulnerabilidad frente a los impactos físicos del cambio climático**. Para ello, es imprescindible asegurar las condiciones de contorno que permitan orientar las sendas de cumplimiento, facilitar la estabilidad y predictibilidad necesarias para evitar sobrecostes o la generación de activos cautivos, susceptibles de lastrar el progreso de nuestra economía durante décadas, **minimizar los impactos sociales** negativos y facilitar el aprovechamiento de oportunidades económicas, al tiempo que se ofrecen medidas de acompañamiento en la transición a los colectivos más vulnerables.*

La lucha contra el cambio climático y la transición energética conllevan transformaciones tecnológicas y cambios en la industria. Por ello, es necesario ligar la transición energética a la política industrial y a la I+D, estableciendo mecanismos de apoyo a la industria para que la transición tecnológica genere mayor competitividad y un mejor posicionamiento de la misma, y resulte en generación de riqueza y empleo de calidad.

Por otro lado, alcanzar la neutralidad climática requiere de una política firme y coordinada, así como de las inversiones necesarias, para la conservación y mejora de la biodiversidad, y de los stocks de carbono en nuestros montes y masas forestales, humedales y en las superficies de usos agropecuarios.

Retrasar decisiones supondría asumir más riesgos, más costes y más injustamente distribuidos y renunciar a oportunidades de modernización de nuestra economía y de nuestra sociedad, poniendo en riesgo objetivos fundamentales para la seguridad nacional”.

En el apartado III de la Exposición de motivos de la citada Ley de cambio climático se señala la finalidad de facilitar la **“distribución equitativa de la riqueza en el proceso de descarbonización”**, es decir, exclusivamente en relación con la mitigación del cambio climático, y no respecto de la calidad del aire (reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno y de dióxido de nitrógeno), al señalar que:

“Esta ley responde al compromiso asumido por España en el ámbito internacional y europeo y presenta una oportunidad desde el punto de vista económico y de

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



modernización de nuestro país, así como desde el punto de vista social, facilitando la distribución equitativa de la riqueza en el proceso de descarbonización. De esta manera, la ley pone en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética, como vector clave de la economía y la sociedad para construir el futuro y generar nuevas oportunidades socioeconómicas. Es el marco institucional para facilitar de manera predecible la progresiva adecuación de la realidad del país a las exigencias que regulan la acción climática y garantizar la coordinación de las políticas sectoriales, asegurando coherencia entre ellas y sinergias para alcanzar el objetivo de la neutralidad climática.

La obligación de limitar las emisiones condiciona las políticas sectoriales e implica cambios en los patrones de consumo. Pero esta transformación conlleva ventajas relacionadas con la modernización del modelo productivo y el sistema energético, y ofrece oportunidades de empleo, de negocio y de crecimiento siempre que se incorpore una perspectiva de medio y largo plazo que facilite la descarbonización ordenada de la economía.

Así, entre las importantes transformaciones que se van a producir en el sistema energético, y por ende en la economía en su conjunto, como consecuencia de la transición energética impulsada por esta ley, está la mejora sistemática de la eficiencia energética de la economía. Concretamente, la previsión es que la intensidad energética primaria de la economía española mejore anualmente en un 3,5 % anual hasta 2030; asimismo, la dependencia energética del país, del 74 % en 2017, se estima que descienda al 61 % en el año 2030 como consecuencia de la caída de las importaciones de carbón y de petróleo. Estas caídas estarán provocadas por la transición hacia una economía más eficiente y basada en tecnologías renovables en todos los sectores de la economía. Este cambio estructural no solo beneficiará a la balanza comercial de forma notable, sino que fortalecerá la seguridad energética nacional.

La transición energética promovida por esta ley permite movilizar más de 200.000 millones de euros de inversión a lo largo de la década 2021-2030. Como consecuencia de esa importante movilización inversora y como resultado de las mejoras de eficiencia energética del conjunto de la economía, el Producto Interior Bruto de España se incrementará anualmente (respecto a un escenario tendencial sin las medidas promovidas por esta ley y por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima) entre 16.500 y 25.700 millones de euros al año. Asimismo, el empleo neto aumentará entre 250.000 y 350.000 personas al final del periodo.

Para canalizar todas las oportunidades, la ley debe asegurar la consecución de la neutralidad de las emisiones de gases de efecto invernadero en España antes del año 2050 y un sistema energético eficiente y renovable, facilitar una transición justa, y garantizar la coherencia con los objetivos en los ámbitos de actuación pública y privada. Garantizar la transversalidad de las políticas de cambio climático y de transición energética y la coordinación de las mismas será fundamental para potenciar las sinergias encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático y permitirá afrontar con mayores garantías el desafío que dicho cambio climático supone para la seguridad nacional”.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



A continuación, en el mismo apartado III de la Exposición de motivos de la citada Ley de cambio climático se señala que:

“Numerosos estudios, incluidos los propios del IPCC, coinciden en señalar a la región mediterránea como una de las áreas del planeta más vulnerables frente al cambio climático. España, por su situación geográfica y sus características socioeconómicas, se enfrenta a importantes riesgos derivados del cambio climático que inciden directa o indirectamente sobre un amplísimo conjunto de sectores económicos y sobre todos los sistemas ecológicos españoles, acelerando el deterioro de recursos esenciales para nuestro bienestar como el agua, el suelo fértil o la biodiversidad y amenazando la calidad de vida y la salud de las personas. Por ello, gestionar de manera responsable nuestro patrimonio común, el agua, los suelos, la biodiversidad, todos ellos recursos escasos y frágiles, es ineludible. Las políticas de adaptación para lograr la anticipación a los impactos y favorecer la recuperación tras los daños son necesarias en todos los sectores de nuestra economía, así como la introducción de la variable climática en las políticas sectoriales, incluida la de salud pública.

En el sentido indicado, la presente ley da un paso más y recoge en su objeto, por primera vez, las políticas de adaptación y la necesidad de definir un sistema de indicadores de impactos y adaptación al cambio climático, que facilite un seguimiento y evaluación de las políticas públicas, así como la necesidad de elaborar informes de riesgos.

El Consejo de Ministros del 29 de junio de 2018 aprobó el Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030 donde se definen las políticas palanca que servirán para acelerar la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Entre las áreas prioritarias de actuación se incluyen nueve políticas palanca, siendo una de ellas la presente ley de Cambio Climático y Transición Energética.

La transición a una economía descarbonizada requiere también de medidas que faciliten una transición justa para los colectivos y áreas geográficas más vulnerables. La transición hacia un modelo productivo más ecológico que sea socialmente beneficioso, en un país con altas tasas de desempleo como España, se logrará promoviendo la transición ecológica de las empresas, las metodologías de trabajo y del mercado laboral en general. Estos esfuerzos crearán oportunidades de empleo decente, incrementando la eficiencia de los recursos y construyendo sociedades sostenibles con bajas emisiones de carbono.

Resulta por todo ello necesario mejorar la capacidad del Estado para hacer frente a las oportunidades y a los desafíos de la transición ecológica y de la descarbonización mediante una Estrategia de Transición Justa, que sirva como guía de acción para optimizar los beneficios y minimizar los riesgos sobre el empleo.

La ley establece un marco para facilitar la equidad en la transición a una economía descarbonizada, ofreciendo herramientas de aprendizaje y transparencia obligatorias que ayuden a detectar y evaluar riesgos y oportunidades y mejorar las decisiones de inversión. Así, entre otras cuestiones, se precisa el contenido de las obligaciones de reporte no financiero de las empresas cotizadas con el fin de incorporar la información relativa al nivel de exposición a riesgos climáticos y de carbono y las estrategias y objetivos para su mitigación.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



En el apartado IV de la exposición de motivos, la Ley de cambio climático motiva lo siguiente:

“El título IV aborda las cuestiones relativas a la movilidad sin emisiones y transporte. El sector del transporte tiene que ser parte de la respuesta al cambio climático y posicionarse en el nuevo modelo de desarrollo para aprovechar las oportunidades que abre la nueva realidad económica y social. En materia de movilidad sin emisiones, se establece que se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible coherentes con los planes de calidad del aire que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad. (...)”

El sector del transporte por carretera supone el 25 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestro país siendo una de las principales barreras para su descarbonización el desarrollo insuficiente de las infraestructuras de recarga eléctrica. Por otro lado, España cuenta con una amplia red de 11.400 estaciones de servicio distribuidas capilarmente por todo el territorio”.

Más adelante, el propio apartado IV de la exposición de motivos de la Ley de cambio climático se refiere expresamente al ámbito de “la transición justa”:

“El título VI aborda medidas en el ámbito de la transición justa. La transición a una economía descarbonizada requiere también de medidas que faciliten una transición justa para los colectivos y áreas geográficas más vulnerables, entre ellas, las zonas rurales. Así, pues, para que la transición hacia un modelo productivo más ecológico sea socialmente beneficiosa, en un país con altas tasas de desempleo como España, la misma debe ser motor de nuevos empleos y generar oportunidades de empleo de calidad.

Resulta necesario mejorar la capacidad del Estado de hacer frente a las oportunidades y desafíos de la transición ecológica y la descarbonización mediante una Estrategia de Transición Justa que sirva como guía de acción para optimizar los beneficios y minimizar los riesgos sobre el empleo. La ley crea la Estrategia de Transición Justa, como instrumento de ámbito estatal dirigido a la optimización de las oportunidades en la actividad y el empleo de la transición hacia una economía baja en emisiones de gases de efecto invernadero, y regula la figura de los Convenios de Transición Justa como instrumentos clave para materializar las actuaciones. En la regulación de los convenios de transición justa se posibilita la participación en los mismos de las Comunidades Autónomas en función de las competencias que tienen atribuidas”.

La parte dispositiva de la Ley regula la Estrategia de Transición Justa en los siguientes términos:

El artículo 5.d) de la Ley de cambio climático vincula la transición justa con la capacitación del capital humano mediante la formación en competencias digitales, es decir, en la formación en nuevas tecnologías y economía digital, al regular que:

“Artículo 6 LCC. Digitalización para la Descarbonización de la Economía.

El Gobierno adoptará acciones de impulso a la digitalización de la economía que contribuyan a lograr los objetivos de descarbonización, en el marco de la estrategia España Digital 2025. Entre las referidas acciones se incluirán:

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



d) Impulsar las competencias digitales de la fuerza laboral, entre otros para las personas trabajadoras de los sectores necesitados de medidas de acompañamiento de Transición Justa, cuyos puestos pueden ser reemplazados por tecnologías emergentes, de modo que se maximice el aprovechamiento de las oportunidades y se minimicen los efectos negativos”.

La Ley de cambio climático dedica su Título VI a regular las “Medidas de transición justa”. Este título abarca los artículos 27 a 29. A continuación se reproducen los artículos 27 y 28, porque el artículo 29 regula el cese de la producción de carbón nacional:

“Artículo 27 LCC. Estrategia de Transición Justa.

1. La Estrategia de Transición Justa constituye el instrumento de ámbito estatal dirigido a la optimización de las oportunidades en la actividad y el empleo de la transición hacia una economía baja en emisiones de gases de efecto invernadero y a la identificación y adopción de medidas que garanticen un tratamiento equitativo y solidario a las personas trabajadoras y territorios en dicha transición. El Gobierno aprobará, cada cinco años, mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, Estrategias de Transición Justa, a propuesta conjunta de los Ministros para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; de Trabajo y Economía Social; de Industria, Comercio y Turismo; de Agricultura, Pesca y Alimentación; de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; y de Ciencia e Innovación, con la participación de las Comunidades Autónomas y a los agentes sociales.

2. La Estrategia de Transición Justa incluirá los siguientes contenidos:

a) Identificación de colectivos, sectores, empresas y territorios potencialmente vulnerables al proceso de transición a una economía baja en emisiones de carbono.

b) Análisis de las oportunidades de creación de actividad económica y empleo vinculadas a la transición energética.

c) Políticas industriales, agrarias y forestales, de investigación y desarrollo, de innovación, de promoción de actividad económica y de empleo y formación ocupacional para la transición justa.

d) Instrumentos para el seguimiento del mercado de trabajo en el marco de la transición energética mediante la participación de los agentes sociales, así como en las mesas de diálogo social.

e) El marco de elaboración de los convenios de Transición Justa.

3. La Estrategia de Transición Justa, así como los instrumentos de aplicación y desarrollo de esta, se elaborarán teniendo en cuenta la perspectiva de género y velarán por los principios de inclusión social y accesibilidad universal”.

Artículo 28. Convenios de transición justa.

1. En el marco de la Estrategia de Transición Justa se suscribirán convenios de transición justa con el objeto de fomentar la actividad económica y su modernización, así como la empleabilidad de trabajadores vulnerables y colectivos en riesgo de exclusión en la transición hacia una economía baja en emisiones de carbono, en particular, en casos de cierre o reconversión de instalaciones.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



2. Los convenios de transición justa, en los que las Comunidades Autónomas participarán de acuerdo con el ámbito de sus competencias, se suscribirán entre el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, previo informe del Ministerio de Trabajo y Economía Social, del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y otras Administraciones Públicas, en particular, Entidades Locales de áreas geográficas vulnerables a la transición hacia una economía baja en carbono. Asimismo, en estos convenios podrán participar empresas, organizaciones de los sectores empresariales, organizaciones sindicales, universidades, centros educativos, asociaciones y organizaciones ambientales no gubernamentales y demás entidades interesadas o afectadas.

3. Los convenios de transición justa incluirán:

- a) Una evaluación del estado de vulnerabilidad del área geográfica o colectivo afectado.
- b) Compromisos de las partes participantes en el convenio, incluidas las empresas beneficiarias de medidas de apoyo para la transición.
- c) Medidas fiscales, de financiación, de apoyo a la I+D+i, de digitalización, de emprendimiento, de empleo, de protección social y actividades formativas para incentivar la adaptación de los trabajadores, supeditadas al cumplimiento de los objetivos establecidos en el convenio.
- d) Un calendario para la adopción de las medidas, con objetivos medibles y mecanismos de seguimiento.
- e) Cuando se considere procedente, el acceso prioritario a una parte o a la totalidad de la capacidad de evacuación eléctrica, así como el derecho prioritario al uso y volumen de agua de aquellas concesiones que queden extinguidas tras el cierre de instalaciones de generación de energía eléctrica con arreglo a lo previsto en el [Real Decreto-ley 17/2019, de 22 de noviembre](#), por el que se adoptan medidas urgentes para la necesaria adaptación de parámetros retributivos que afectan al sistema eléctrico y por el que se da respuesta al proceso de cese de actividad de centrales térmicas de generación.

4. A los efectos de lo previsto en el [artículo 49.h\) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre](#), de Régimen Jurídico del Sector Público, la vigencia de los convenios de transición justa vendrá determinada en las cláusulas del propio convenio, no pudiendo superar en ningún caso los siete años de duración inicial. Los firmantes podrán acordar su prórroga, antes de la finalización del plazo de vigencia previsto, por un período de hasta siete años adicionales.

Del análisis detallado del contenido de la Ley de cambio climático se concluye lo siguiente:

- 1º) La Ley de cambio climático no regula principio alguno de transición justa.
- 2º) La Ley de cambio climático no regula obligación alguna de transición justa en relación con el cumplimiento de la legislación de calidad del aire.
- 3º) La Ley de cambio climático regula en su artículo 27.1 la Estrategia de Transición Justa como instrumento estatal para optimizar las oportunidades de actividad y empleo de la transición hacia una economía baja en emisiones de gases de efecto invernadero, es decir, vinculada exclusivamente a la descarbonización, a la lucha contra el cambio climático, que

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



se desarrollaría mediante políticas de empleo y formación ocupacional para la transición justa en habilidades digitales, y mediante convenios de transición justa, regulados en el artículo 28 de dicha Ley, para facilitar *“la empleabilidad de trabajadores vulnerables y colectivos en riesgo de exclusión en la transición hacia una economía baja en emisiones de carbono, en particular, en casos de cierre o reconversión de instalaciones”*, como el cese de la minería de carbón regulada en el artículo 29 de la citada Ley.

4º) La transición justa se refiere exclusivamente a la adaptación del capital humano la transición a una economía descarbonizada como consecuencia de la lucha contra el cambio climático, por lo que no tiene vinculación con la legislación de cambio climático las ZBE ni aplicabilidad alguna a las ZBE.

5º) **No existe relación alguna** entre la transición justa a la que se refiere la Ley de cambio climático y la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones, ni **con las restricciones de circulación adoptadas para proteger la salud pública y el medio ambiente** urbano frente a los riesgos de mortalidad y morbilidad derivados de la exposición a niveles elevados de dióxido de nitrógeno, **a las que responde la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid**, incluyendo Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo.

6º) **La ley de cambio climático no contempla precepto alguno que pudiera excepcionar del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación de calidad del aire atendiendo a la situación socioeconómica del sujeto**, público o privado, personas física o jurídica, **obligado/a** a la restricción del tráfico de los vehículos más contaminantes atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo según su potencial contaminante.

6.- Normativa reglamentaria nacional sobre zonas de bajas emisiones (Reglamento ZBE).

Como se ha señalado previamente, el artículo 4.1 de la Ley de calidad del aire regula que la aplicación de dicha Ley se basará en los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma y de quien contamina paga.

Esos mismos principios son los que reproduce el primer párrafo del expositivo III del **Real Decreto 1052/2022**, de 27 de diciembre, **por el que se regulan las zonas de bajas emisiones**, al motivar que: *“Este real decreto tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y de conformidad con los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma, de no regresión y de quien contamina paga”*.

El Real Decreto 1052/2022 no contempla referencia alguna al inexistente “principio” de “transición justa” en la parte expositiva ni en la parte dispositiva.

No existe referencia alguna la “transición justa” en la definición de los objetivos de las ZBE regulados en el artículo 3 del Real Decreto 1052/2024, que conforme a lo previsto en su apartado 1 deben centrarse en la consecución de los objetivos de: a) mejorar la calidad del aire; y b) mitigar el cambio climático.

El artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, regula que, de acuerdo con la definición de ZBE del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las ZBE regularán *“prohibiciones o restricciones*

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones. Así, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire”.

El Real Decreto 1052/2022 no contempla la posibilidad de excepcionar del cumplimiento de las “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos” atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

En lo relativo a la posibilidad de que las ZBE regulen excepciones a las “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, el artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022 regula expresamente que:

“Únicamente, y en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas en el apartado 2, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en los artículos 3 y 4”.

De forma que la posibilidad de que puedan establecerse excepciones a las “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos” se condiciona, como *conditio sine qua non*, al hecho de que quede garantizado el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y de cambio climático, y tienen que regularse, obligatoriamente ex artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y del artículo 5.2 del mismo Real Decreto 1052/2022, al elemento objetivo de la clasificación ambiental de los vehículos, debiendo cumplir la obligación reglamentaria de que las “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos” *cumplan tres requisitos: 1º) que las prohibiciones o restricciones de acceso afecten “prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”; 2º) que las prohibiciones o restricciones de acceso sean proporcionales a los objetivos de calidad del aire; y 3º) que se priorice el acceso de los vehículos cero emisiones.*

Como puede comprobarse, la regulación de las ZBEDEP obliga legal y reglamentariamente a que las ZBE se regulen atendiendo al elemento objetivo de la clasificación ambiental del vehículo, según su potencial contaminante, sin dejar posibilidad de regular atendiendo a las condiciones e intereses subjetivos de naturaleza económica de las personas físicas y jurídicas, por lo que no solo no reconoce la existencia de “principio” ni elemento alguno de “transición justa”, sino que no deja alternativa a la regulación atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, porque es el elemento determinante del cumplimiento de los principios comunitarios y nacionales del Derecho medioambiental, “los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma y de quien contamina paga” garantizados por los artículos 191.2 del TFUE y 4.1 de la Ley de calidad del aire.

7.- Normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial.

7.1) El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



El artículo 7 apartados b) y g) de la LTSV habilita a los Ayuntamientos a regular, mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, y a restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

El artículo 18 de la LTSV habilita para, por motivos medioambientales, ordenar la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, y el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos.

El artículo 76.z3) de la misma LTSV, al tipificar como infracción grave el hecho de no respetar las restricciones de circulación derivadas de las ZBE, y el artículo 80.1 al sancionar dicha infracción grave con multa de 200 euros, la mitad en caso de pronto pago, no contempla la posibilidad de adaptar la cuantía de la sanción a la situación socioeconómica de la persona infractora, porque la sanción se ha tipificado atendiendo a la gravedad del hecho infractor y su relación con los bienes jurídicos protegidos de garantía de la salud pública y del medio ambiente urbano.

La LTSV no contempla la posibilidad de excepcionar del cumplimiento de las prohibiciones de circulación derivadas de la regulación de las ZBE atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

7.2) El Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Al igual que la LTSV, el Reglamento General de Circulación no contempla la posibilidad de excepcionar del cumplimiento de las prohibiciones de circulación derivadas de la regulación de las ZBE atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

8.- Conclusiones:

De acuerdo con lo previsto en la Constitución, los tratados comunitarios, la Directiva y la legislación nacional de calidad del aire con la obligación comunitaria, la legislación de tráfico, la legislación de cambio climático y el Reglamento de ZBE:

1º) No existe principio alguno de transición justa.

2º) No existe regulación alguna de transición justa en relación con las restricciones de circulación adoptadas para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano frente a los riesgos de mortalidad y morbilidad derivados de la exposición a niveles elevados de dióxido de nitrógeno, a las que responde la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo.

3º) No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación de calidad del aire atendiendo a la situación socioeconómica del sujeto, público o privado, personas física o jurídica, obligado/a a reducir las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno, en los términos regulados por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV, el artículo 14.3

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



de la Ley de cambio climático, los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire, el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, 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.

4º) **No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos" atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.**

5º) **No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las prohibiciones de circulación derivadas de la regulación de las ZBE atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.**

6º) **Las "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos" deben regularse atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo, según su potencial contaminante, y no atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.**

II.- COLECTIVOS VULNERABLES.

Como señalan la Comisión Europea y la Agencia Europea de Medio Ambiente, la contaminación atmosférica sigue siendo la primera causa medioambiental de muerte temprana en la UE, afectando de manera desproporcionada a grupos vulnerables como los niños, las personas mayores y las personas con enfermedades preexistentes, así como a los grupos desfavorecidos desde el punto de vista económico.

Los datos científicos muestran que el dióxido de nitrógeno y los óxidos de nitrógeno "tienen diversos efectos adversos importantes para la salud humana y están relacionadas con varias enfermedades no transmisibles, problemas de salud y aumento de la mortalidad", como motiva el considerando 19 de la Directiva 2024/2881.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva (UE) 2024/2881, los Estados miembros están obligados a asegurar que "en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1" de dicha Directiva.

De conformidad con lo previsto en el artículo 4.44 de la Directiva (UE) 2024/2881 se entiende por «población sensible y grupos vulnerables»: "los grupos de población que son permanente o

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



temporalmente más sensibles o más vulnerables a los efectos de la contaminación atmosférica que la población media, debido a que presentan características específicas que agravan los efectos de la exposición para su salud o a que tienen una mayor sensibilidad o un umbral más bajo en cuanto a los efectos para la salud o a que tienen menor capacidad para protegerse”.

III.- PRINCIPIO DE IGUALDAD Y NO DISCRIMINACIÓN.

De acuerdo con lo previsto en la Constitución, los tratados comunitarios, la Directiva y la legislación nacional de calidad del aire con la obligación comunitaria, la legislación de tráfico, la legislación de cambio climático y el Reglamento de ZBE, la regulación de las “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos” debe realizarse atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo, según su potencial contaminante, conforme a lo previsto en el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 en relación con el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos.

Conforme a la normativa nacional previamente expuesta la regulación de las restricciones de circulación de vehículos a motor de las ZBE debe realizarse atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo, según su potencial contaminante, atendiendo al elemento objetivo del potencial contaminante del vehículo, y por tanto, a las razones imperiosas de interés general de protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública, la protección del derecho constitucional a la salud, el derecho constitucional a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y el cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire. Esta regulación satisface plenamente los principios de igualdad y no discriminación porque la regulación resulta necesaria, racional y proporcional para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que justifican dicha regulación, sin establecer trato alguno discriminatorio.

Conforme a la normativa nacional previamente expuesta la regulación de las restricciones de circulación de vehículos a motor de las ZBE no puede atender a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

IV. CONCLUSIONES.

1.- No existe principio alguno de transición justa. Y una ordenanza municipal no puede crear principios no reconocidos en el ordenamiento jurídico, ni puede inspirarse en principios cuya aplicación colisiona frontalmente con los principios desigualdad y no discriminación y de responsabilidad (quien contamina paga).

2.- **No existe regulación alguna de transición justa en relación con las restricciones de circulación adoptadas para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano frente a los riesgos de mortalidad y morbilidad derivados de la exposición a niveles elevados de dióxido de nitrógeno, a las que responde la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo.**

3.- **No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación de calidad del aire atendiendo a la situación socioeconómica del sujeto, público o privado, personas física o jurídica, obligado/a**

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



a reducir las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno , en los términos regulados por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV, el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire, el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, 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.

4.- No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos" atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

5.- No existe precepto jurídico alguno que imponga la obligación de excepcionar del cumplimiento de las prohibiciones de circulación derivadas de la regulación de las ZBE atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo.

6.- Las "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos" deben regularse atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo, según su potencial contaminante, y no atendiendo a la situación socioeconómica de la persona física o jurídica titular del vehículo, de la personas física o jurídica, del autónomo o empresario o empresa titular del vehículo".

OCTAVO.- Se completa el apartado 5.10.2 de la MAIN (Vol. I) la información descriptiva del procedimiento, incluyendo el trámite de información pública realizada tras la aprobación inicial, al objeto de completar la MAIN definitiva que se eleva, junto al Proyecto de ordenanza, a la Junta de Gobierno para, en su caso, la aprobación definitiva del Proyecto y su remisión al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, destacando las siguientes ideas:

"El trámite de información pública se ha ajustado al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la "apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales" (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199).

De conformidad con lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM, la "Junta de Gobierno aprobará el proyecto inicial, y lo someterá al trámite de alegaciones si afecta a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos, durante un plazo no inferior a treinta días naturales".

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



El plazo del procedimiento de información de treinta días naturales se ajusta a lo previsto en el artículo 30.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en adelante, LPAC), porque el artículo 48.3.a) de la LCREM regula expresamente el plazo mínimo y su cómputo en días naturales, por lo que de acuerdo con el principio de especialidad, en presencia de ley especial que regula expresamente un plazo concreto en días naturales no resulta aplicable la regla general de cómputo en días hábiles”.

NOVENO.- Como consecuencia de la contestación al escrito de alegaciones nº 13, se modifican los apartados de la MAIN inicial, expuestos para motivar la excepción de los “que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos”, respecto a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, contenida en la redacción de los artículos 23.3.e).15.º y 24.3.b) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo se modifica el apartado 4.2.5.4 “Justificación de la autorización de la circulación de los vehículos históricos por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro” de la MAIN, que queda redactado en los siguientes términos:

“El artículo 21 de la OMS, que regula Madrid ZBE, prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, incluyendo las vías del ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, 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.

El artículo 21.3 de la OMS, vigente y firme, exceptúa de esta prohibición a los vehículos conducidos por personas con movilidad reducida, o empleados para su transporte, siempre que figuren de alta en el sistema de gestión municipal de la ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR (artículo 21.3.a) de la OMS), así como a los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH), conforme al artículo 21.3.b) de la OMS.

El artículo 149.1.21º de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva “en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor”.

Es competencia exclusiva estatal la aprobación de la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial, la regulación de los vehículos, incluyendo la previa homologación, en su caso, de los elementos de los vehículos, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 letras a) y b) de la LTSV.

Asimismo, corresponden al Ministerio del Interior las “normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico”, de conformidad con lo previsto en el artículo 5.f) de la LTSV.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



En ejercicio de dichas competencias el Gobierno de la Nación regula el Reglamento General de Vehículos (en adelante, RGV), aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre y el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH), aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.

El RVH, de conformidad con lo previsto en su artículo 1, establece la reglamentación general de “los vehículos históricos que, por reunir ciertos requisitos de antigüedad y/o singularidad, precisan un régimen jurídico especial que proteja su valor cultural y su significación histórica”, determinando las condiciones, requisitos técnicos y de seguridad de los vehículos históricos y las normas sobre uso y circulación de los mismos, así como el procedimiento administrativo para la clasificación de un vehículo como histórico.

El artículo 2.1 del RVH define como “Vehículo histórico (VH): todo vehículo reconocido expresamente como tal por la Administración por reunir todas las condiciones exigidas en el presente reglamento”. El artículo 3 del citado RVH regula los requisitos de los vehículos para ser clasificados como históricos.

En lo relativo a la posibilidad de su circulación por las ZBE, el preámbulo del RVH señala que en la disposición adicional primera “se insta a los ayuntamientos a que, en el ejercicio de sus competencias para la regulación de los usos de las vías urbanas y para la restricción de la circulación a determinados vehículos en dichas vías por motivos medioambientales, establezcan fórmulas a través de sus ordenanzas municipales que permitan la circulación a aquellos propietarios que hacen un uso esporádico o no habitual de sus vehículos históricos, favoreciendo con dichas ordenanzas la conservación del patrimonio cultural e industrial automovilístico”.

Para ello, la Disposición adicional primera del RVH regula que, “en el ámbito de sus competencias y atendiendo a su uso ocasional y no como medio de transporte cotidiano de los vehículos históricos, los municipios podrán facilitar, en los términos y condiciones que se prevean en sus ordenanzas municipales, la circulación de vehículos históricos en las zonas de bajas emisiones, para fomentar la conservación y el conocimiento del patrimonio cultural e industrial automovilístico, conforme a lo previsto en el [artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre](#), por el que se regulan las zonas de bajas emisiones”. Esta medida busca compatibilizar la protección ambiental con la conservación del patrimonio cultural, evitando restricciones excesivas que dificulten la participación en eventos históricos.

Uno de los aspectos más relevantes del RVH es la regulación del uso ocasional de los vehículos históricos, regulando expresamente que estos vehículos no deben emplearse como medio de transporte cotidiano, sino de manera esporádica, para minimizar su impacto ambiental y evitar que se conviertan en una alternativa habitual de movilidad. El uso ocasional se vincula principalmente a actividades culturales, recreativas o de conservación, como concentraciones, exhibiciones, pruebas deportivas históricas o desplazamientos puntuales.

El artículo 2.9 del RVH define el concepto de “uso ocasional” como “la circulación del vehículo histórico que no exceda de noventa y seis días al año”. La norma es clara al respecto: estos vehículos deben mantenerse como piezas de colección y patrimonio, no como solución diaria de transporte.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



El artículo 20.1 del RVH regula las “Prohibiciones y limitaciones en la utilización de los vehículos históricos”, estableciendo que el “uso de los vehículos históricos tendrá carácter ocasional, con objeto de minimizar su impacto medioambiental, garantizar su adecuada preservación y por motivos de seguridad vial”, prohibiendo expresamente su utilización como transporte público de viajeros o mercancías y para actividades agrícolas o de obras y servicios.

A salvo de las excepciones contempladas en el artículo 20.2 del RVH, que establece la posibilidad de su “para el transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor, para el uso o exposición estática y/o con fines publicitarios, para la realización de rodajes y actividades cinematográficas o audiovisuales, así como para la realización, conforme a la normativa de transporte, de otras actividades para las que por su escasa incidencia en el mercado del transporte o por las cortas distancias recorridas no resultare necesaria autorización”.

Los vehículos históricos se usan, en consecuencia, de forma esporádica para eventos puntuales en el Distrito Centro, con ocasión de la celebración de determinado tipo de eventos.

Atendiendo a su uso y al valor histórico que representan, de conformidad con lo previsto en el artículo 21.3.b) de la OMS y de la Disposición adicional primera del RVH, y atendiendo a la necesidad de su utilización

en la celebración de eventos de carácter cultural, histórico, tanto públicos como privados, de los que ocasionalmente se producen en el centro histórico de la ciudad, la propuesta de redacción del artículo 23.3.e).15 de la OMS, que propone el Proyecto de ordenanza, autoriza la circulación por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro a los “vehículos y motocicletas que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT”.

La redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar a primer inciso del artículo 23.3.e).15 de la OMS y al apartado primero 18.a) del Anexo III de la OMS, autoriza la circulación por la ZBEDEP DC de los vehículos históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, en los términos establecidos los artículos 21.3 y 23.3.e).15.º de la OMS, previa comprobación de oficio de su matrícula para comprobar que figura registrado como servicio histórico en el Registro de Vehículos de la DGT”.

DÉCIMO.- Como consecuencia de la alegación , se modifica la MAIN para introducir a lo largo del texto varias referencias a la obligación de trasposición de la Directiva UE 2024/2881 de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa al ordenamiento jurídico nacional español a más tardar el 11 de diciembre de 2026, de conformidad con lo previsto en el artículo 30 de la citada Directiva 2024/2881.

Por ejemplo, en el Resumen ejecutivo de la MAIN (Vol. I), oportunidad de la propuesta, objetivo que se persigue 1º) párrafo segundo:

“El objetivo esencial del proyecto de ordenanza es dar cumplimiento a los valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



diciembre de 2026 regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, evitando el incumplimiento que podría producirse si se produjera un incremento de las emisiones en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen en el distrito centro, fundamentalmente, si se produjera la pérdida de vigencia de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, esta última en lo relativo a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda. Todo ello sin perjuicio de la mejora que la regulación propuesta en el proyecto de ordenanza supone para el progresivo cumplimiento de los nuevos valores límite regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, **que deben ser transpuestos al ordenamiento nacional español a más tardar el 11 de diciembre de 2026 conforme al artículo 30 de dicha Directiva, en la zona con mayor demanda de uso del espacio público de toda la ciudad, el distrito centro, y en el punto crítico de la contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad, el entorno de Plaza Elíptica**".

En el apartado 2.1 Oportunidad de la propuesta, apartado 1 párrafo tercero:

"La aprobación de la Directiva 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, obliga a dar cumplimiento, antes del 11 de diciembre de 2026, a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 de su Anexo I, **vigentes y actualmente exigibles**, así como avanzar en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante que, conforme al Cuadro 1 de la misma Sección y Anexo de la Directiva, **están vigentes y deben cumplirse más tardar el 1 de enero de 2030, debiendo ser transpuestos al ordenamiento nacional español a más tardar el 11 de diciembre de 2026 conforme al artículo 30 de dicha Directiva**."

En el párrafo final del apartado 2.1.1 de la MAIN (Vol. I):

"Por tanto, para proteger el derecho constitucional a la vida y la integridad física de las personas, y el derecho constitucional a la salud, resulta necesario regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, para consolidar y mantener el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, así como avanzar en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante que, conforme al Cuadro 1 de la misma Sección y Anexo de la Directiva, **están vigentes y deben cumplirse más tardar el 1 de enero de 2030, debiendo ser transpuestos al ordenamiento nacional español a más tardar el 11 de diciembre de 2026 conforme al artículo 30 de dicha Directiva**".

En el párrafo final del apartado 2.2.1.5 de la MAIN (Vol. I):

Información de Firmantes del Documento





“A continuación se describen los distintos instrumentos de planeamiento de calidad del aire, de movilidad y del proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica considerados en la redacción del Proyecto de ordenanza para, posteriormente, analizar las distintas alternativas de opciones regulatorias planteadas desde la perspectiva de la movilidad y de la calidad del aire para lograr el objetivo de mantener y dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados, para proteger la salud humana, por el Cuadro 2 de la Sección 1 de la Directiva 2024/2881 en la zona centro de la ciudad (ZBEDEP Distrito Centro) y en el punto crítico de la contaminación por NO₂ (ZBEDEP Plaza Elíptica), y avanzar en el cumplimiento progresivo de los valores límite para dicho contaminante regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 de la Directiva 2024/2881 **que deben cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030**”.

En el apartado 4.2 de la MAIN (Vol. I) se introducen los siguientes párrafos marcados en azul:

“Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Madrid 360

1.- Procedimiento de elaboración y aprobación del PMUS.

El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (en adelante PMUS Madrid 360) es un instrumento clave de planificación que vertebra las políticas de movilidad de la capital hasta el año 2030.

El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 se inicia con la recopilación de datos, estudios, normas, directrices y ordenanzas de todo tipo que afectan a la movilidad en la ciudad de Madrid, provenientes de instancias competenciales distintas.

El mencionado Plan fue aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en la sesión celebrada el día 7 de julio de 2022. Dicha aprobación se llevó a cabo tras la realización de los trámites procedimentales legalmente establecidos:

- Acuerdo de aprobación inicial por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el 10 de febrero de 2022.
- Trámite de información pública para la presentación de alegaciones por un período de treinta días naturales, cuyo cómputo se inició al día siguiente de la publicación del Acuerdo en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 41, el día 18 de febrero de 2022, finalizando el día 21 de marzo de 2022.
- En el citado trámite de información pública se presentaron 698 alegaciones, de las cuales 163 fueron estimadas, procediéndose a la aprobación del texto definitivo por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 7 de julio de 2022.
- El Acuerdo por el que se resuelven las alegaciones y se aprueba el texto definitivo del Plan de Movilidad Sostenible fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 172, de fecha 21 de julio de 2022.

2.- Objetivos del PMUS.

El PMUS Madrid 360 tiene **como objetivo** alcanzar una movilidad segura, saludable, sostenible y eficiente, estando estos propósitos vinculados directamente con la seguridad vial, la calidad del aire o la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y **se aprueba para dar**

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



cumplimiento a lo dispuesto en la normativa europea, estatal y autonómica existente sobre estas materias.

3.- Marco legal.

*La aprobación del PMUS es una obligación legal en aplicación del artículo 14.3 de la **Ley 7/2021, de 20 de Mayo, de Cambio Climático y Transición Energética**, que incluye entre sus objetivos lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire regulados en la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, así como lograr la progresiva reducción de gases de efecto invernadero comprometida por el Reino de España en el marco de actuación en materia de energía y clima de la Unión Europea.*

Asimismo resulta de aplicación el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

4.- Contenido del PMUS relativos a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE y ZBEDEP).

- A) En la **acción 26 del PMUS Madrid360** se prevé que en las ZBE se facilitará el acceso de los vehículos que utilicen los aparcamientos subterráneos existentes, estableciendo medidas que faciliten el acceso rápido a los mismos, como una señalización adecuada y luminosa, que informe sobre la disponibilidad de plazas y evite el tráfico de paso.*
- B) Se prevé la implantación de la ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro, con la previsión de la adopción de restricciones severas en el área central, permitiendo el acceso solo a vehículos ECO/CERO, residentes y ciertos vehículos comerciales, prohibiendo el acceso a los vehículos B y C sin parking o invitación.*
- C) Previsión de la creación de la ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica, caracterizada por la restricción de acceso a vehículos con clasificación ambiental A por ser una zona con alto nivel de contaminación, incluyendo también el tramo de la A-42 dentro de su perímetro.*
- D) Se han llevado a cabo mejoras peatonales en el Distrito Centro de la Ciudad, como son las peatonalizaciones de vías emblemáticas como las Calles Arenal, Carretas o Fuencarral, así como las ampliaciones de acera en Gran Vía, Calle de Atocha o del Paseo de Recoletos.*

En este sentido, a raíz de las ampliaciones de aceras de Gran Vía y Atocha, la demanda peatonal ha registrado un fuerte aumento en el Distrito Centro. Las intensidades de peatones (datos de diciembre de 2018) con la ampliación de Gran Vía terminada y la Zona de Bajas Emisiones del Distrito Centro funcionando, alcanzan magnitudes en Gran Vía (las dos aceras), superiores a los 90.000 peatones/día.

- E) En la **acción 3** se prescribe una **ampliación de la red de autobuses** que permita dar respuesta a demandas futuras o que complementen otras actuaciones de potenciación del transporte público previstas en el Plan.*
- F) **Acción 4:** Se han implantado **tres líneas de autobús EMT Cero emisiones**, dos de ellas gratuitas (01 y 02), para facilitar la accesibilidad al Distrito Centro. La 02 sustituye a la*

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



antigua M2, mientras otra conecta Moncloa con Atocha a través de Gran Vía y Paseo del Prado.

La línea 01, que discurre por el eje Prado-Gran Vía Princesa, ha registrado desde su inicio, en día laborable, una demanda media de 5.800 viajeros, y, se espera que alcance los 13.000 viajeros una vez consolidada. Hay que subrayar que prácticamente todos los usuarios son nuevos, ya que el resto de las líneas del corredor por donde circula no han visto reducido su pasaje. Esto supone un incremento neto de viajeros de, aproximadamente, el 2,3% del total de viajeros que transportan las líneas con itinerario coincidente. Por lo que se refiere a la línea 02, registra, de media, 1.400 viajeros diarios, 1.100 nuevos más que la antigua M2. De la misma forma que en la 01, no se ha reducido pasaje en el corredor. La tercera línea se inauguró en septiembre de 2020, y circunvala el Distrito Centro.

En definitiva, esta actuación es un paso importante para la progresiva electrificación de la flota de la EMT. Se inicia, en aquellas zonas de la ciudad con mayores problemas de calidad ambiental, reforzando la accesibilidad donde se ha restringido el acceso del coche. Complementan la red pues facilitan el “puerta a puerta” en las zonas de acceso selectivo. También se constituyen como operación piloto para la resolución de la accesibilidad en futuras áreas de Cero emisiones en otras zonas de la ciudad.

G) En la acción 51 del PMUS Madrid360 se contemplan restricciones de acceso a Madrid ZBE para los vehículos con clasificación ambiental “A”, con un calendario previsto de aplicación, de forma paulatina dependiendo de que el titular o el propio vehículo sea, o no, residente en la ciudad de Madrid, previéndose excepciones a dicha prohibición para los vehículos que estén 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, así como los vehículos históricos en los términos regulados por el Reglamento de Vehículos Históricos.

H) En la acción 52 se hace referencia a la ZBEDEP Plaza Elíptica, zona en la que se ubica la estación de Calidad del Aire que reporta los registros más elevados de inmisiones de NO2 de toda la ciudad. En esta acción se contienen, además de una representación gráfica del ámbito territorial al que afecta, el detalle de las restricciones de acceso a dicha ZBEDEP, de tal modo que no podrán circular por ella los vehículos con clasificación ambiental “A”, excepto:

- Vehículos de las personas empadronadas en un domicilio situado en los barrios de Abrantes, Opañel y Comillas del Distrito de Carabanchel y Moscardó y Zofío del Distrito de Usera.
- Vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de Plaza Elíptica o en los mercadillos municipales situados en dicha zona de Bajas Emisiones.
- Vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR).
- Vehículos de los servicios públicos esenciales y de servicios públicos básicos prestados por las Administraciones Públicas y sus contratistas.

Información de Firmantes del Documento





- Vehículos especiales.
 - Vehículos que accedan a Plaza Elíptica para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.
 - Vehículos de transporte público colectivo y autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones de la ZBEDEP Plaza Elíptica.
 - Permisos extraordinarios de acceso, gestores apoderados y representantes.
- I) **Acción 57:** Para incentivar el cambio hacia vehículos menos contaminantes, la estrategia Madrid 360 plantea la **reducción en el precio de los aparcamientos del Distrito Centro** para los vehículos poco contaminantes.
- J) **Acción 72:** Se plantea la creación de **micro plataformas** (Canalejas, Santo Domingo, Atocha, etc.) que faciliten el **reparto de última milla**, principalmente en el Distrito Centro, a partir de vehículos limpios (triciclos eléctricos principalmente). Deberá habilitarse una plataforma, si es factible y necesario, en todas las zonas de Bajas o 0 emisiones. La factibilidad dependerá de la extensión de dichas zonas y su actividad comercial. Así, en estos espacios se procederá al almacenaje de productos y a su distribución mediante triciclos eléctricos o similares en la zona de acceso restringido. Se modificará la normativa urbanística necesaria para la puesta en marcha de dichos espacios.
- K) Por último, en el PMUS Madrid360 se prevé la **elaboración de un informe anual** en el que se recoja la batería de indicadores que se plantean, tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos, como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones, de tal modo que, el informe anual planteado en este apartado debe incluir, entre otras cuestiones:
- Un análisis específico de la ZBEDEP Distrito Centro.
 - Un análisis específico de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Adecuación y cumplimiento por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Madrid 360 del artículo 14.3 de la Ley de cambio climático.

1.- El artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático establece expresamente que:

“Artículo 14.3 LCC.

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares 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:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.

d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.

e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.

f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

g) Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.

h) El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.

i) Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

Lo dispuesto en este apartado será aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.”

2.- Cumplimiento por el PMUS de lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático:

Con la aprobación del PMUS Madrid360 se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, por tratarse Madrid de un municipio de más de 50.000 habitantes y por incluir en él medidas de mitigación para reducir las emisiones contaminantes producidas por la movilidad que se indican en el mismo.

Se detallan a continuación algunas de las medidas mínimas enumeradas en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, que han sido previstas y adoptadas en el PMUS Madrid360:

a) Establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

Implantación de restricciones de acceso a los vehículos más contaminantes conforme a la clasificación ambiental de los vehículos regulada en el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos. A tal efecto el PMUS contempla, en cumplimiento del artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, el establecimiento de tres ZBE que prohíben la circulación de los vehículos con

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



clasificación ambiental "A" atendiendo a su potencial contaminante, según el Registro Nacional de Vehículos, para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano, mediante el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno y para mitigar el cambio climático mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO2).

- **Zona de Bajas Emisiones (ZBE):** Prohibición progresiva de circulación por el interior de la M-30 y la propia M-30 a vehículos sin etiqueta ambiental (clasificación A).

En este caso, el establecimiento de la ZBE se realizó a través de distintas fases: Desde el 1 de enero de 2022 se prohíbe el acceso y circulación de vehículos con clasificación ambiental A en el interior de la M-30 (excluyendo la vía) y desde el 1 de enero de 2023 también se prohíbe por la propia M-30. Por tanto, Madrid tenía su ZBE plenamente operativa antes de 2023.

- **ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro:** Restricciones severas en el área central, permitiendo el acceso solo a vehículos ECO/CERO, residentes y ciertos vehículos comerciales, prohibiendo el acceso a los vehículos B y C sin parking o invitación.
- **ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica:** Restricción de acceso a vehículos con clasificación ambiental A por ser una zona con alto nivel de contaminación, incluyendo también el tramo de la A-42 dentro de su perímetro.

- b) **Se han adoptado medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.**

- **Se han adoptado medidas de desarrollo, ampliación y fomento de uso del sistema de bicicleta pública eléctrica de la ciudad de Madrid, Bicimad,** que cuenta con una amplia red que va aumentando continuamente, consolidándose como una alternativa de movilidad personal.
- **Se han adoptado medidas de implantación y promoción de iniciativas para promover la movilidad peatonal,** como Anda Madrid, que sigue el proyecto europeo Walking People y que fomentan recorrer la ciudad caminando, a través de rutas diseñadas específicamente. Actualmente, existen rutas por zonas céntricas, rutas por zonas periféricas, rutas temáticas como la del Camino de Santiago de Madrid y rutas de enlace (entre Ciudad Lineal y San Blas o entre San Blas y Hortaleza, entre otras).
- **Se ha creado, puesto a disposición de la ciudadanía y fomentado el uso de la aplicación inteligente de la EMT, Mobility 360,** que ayuda a planificar los desplazamientos de forma fácil y sostenible, combinando todas las opciones de movilidad existentes en la ciudad: autobuses, metro, tren, bicicletas, taxi etc. Además, se puede realizar el pago de los billetes de autobús, el pago de aparcamientos de la EMT o usar BiciMad.
- **Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras ciclista y peatonal.** Se han realizado mejoras en la red ciclista y reurbanizaciones, como la del eje Francisco Silvela–Joaquín Costa, que incrementó el espacio peatonal en más de 5.400 m; la realización del

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



primer tramo del carril bici de Castellana (desde Plaza Castilla hasta Nuevos Ministerios), así como la mejora de la red básica peatonal.

- *Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras viarias para facilitar la movilidad urbana sostenible. Además de las mejoras ya realizadas, se encuentran otras en ejecución o proyectadas, como son, a modo de ejemplo:*
- *una vez terminadas las obras de soterramiento de la A5, se incorporará un nuevo carril bici "Eje A5" y una nueva red peatonal "Paseo Verde del Suroeste".*
- *Asimismo, se encuentra en ejecución el soterramiento de un tramo del Paseo de la Castellana, concretamente entre Sinesio Delgado y el Nudo Norte, para construir un túnel por el que solo circulará transporte público y tráfico local, y que incorporará un gran parque "Parque Castellana".*
- *También, se encuentran en ejecución las obras del Parque Ventas, que cubren un tramo de la M-30, y forman parte de un gran proyecto para crear un corredor verde y mejorar la conectividad entre el distrito de Salamanca y el de Ciudad Lineal.*
- c) *Se han adoptado medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal y para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.*
- *Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras ciclista y peatonal. Se han realizado mejoras en la red ciclista y reurbanizaciones, como la del eje Francisco Silvela-Joaquín Costa, que incrementó el espacio peatonal en más de 5.400 metros cuadrados.*
- *Se han adoptado medidas de refuerzo de la conexión entre los distintos modos de transporte (autobús, Metro, Cercanías, carsharing y bicicletas), mediante la implantación de nuevas infraestructuras y tecnologías, como el Intercambiador de Conde de Casal y el Intercambiador de Valdebebas punto de conexión de la línea C1 de Cercanías, con autobuses urbanos, taxis y próximamente con la línea 11 de metro y con plazas para recarga eléctrica. Así como la instalación del pago digital en los autobuses de la EMT y pantallas de información en tiempo real que faciliten los transbordos.*
- *Se han adoptado medidas de inversión para la electrificación de la red de transporte público, para su modernización tecnológica, la compra de autobuses eléctricos y la adaptación de infraestructuras energéticas. Actualmente, en la ciudad un gran número de autobuses de la EMT ya son eléctricos y al menos 45 líneas en encuentran electrificadas al 100%.*
- *Se han adoptado medidas de inversión en la adquisición, construcción de infraestructuras de repostaje y uso de autobuses de hidrógeno verde: se han incorporado en el Centro de Entrevías los primeros autobuses que generan electricidad mediante pila de combustible, sumando otra vía de descarbonización, y se han reformado las instalaciones del Centro de Operaciones de Carabanchel donde operan pantógrafos invertidos para la carga automática de los autobuses de la EMT.*

Información de Firmantes del Documento





d) **Se han adoptado medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.**

- **Se han adoptado medidas de implantación de espacios para carsharing eléctricos, Hubs de Movilidad 360:** Recoletos 360 con plazas específicas para vehículos eléctricos carsharing y puntos de recarga rápida y semirrápida; Canillejas 360 con servicios de movilidad eléctrica, que incluye carsharing y puntos de recarga; Plaza de España 360 que incorpora una estación de BiciMad, aparcamiento para bicicletas BiciPark, plazas de cambio de baterías, servicio de vehículos compartidos y alquiler de coches y un amplio servicio de recarga eléctrica de última generación, y la reforma y modernización del aparcamiento de Santa Ana que también incorpora plaza de recarga eléctrica.
- **Se han adoptado medidas de desarrollo de la infraestructura pública de recarga rápida,** con la ampliación de ubicaciones de recarga pública (ya hay 180 en la ciudad) y adquisición de nuevos cargadores, incluidos los ultrarrápidos.
- **Se han adoptado medidas de incorporación obligatoria de recarga eléctrica en aparcamiento públicos y no residenciales,** cuyos requisitos son objeto de regulación en la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS), convirtiéndose en una media que especialmente beneficia al carsharing eléctricos, al ampliarse los lugares donde pueden estacionarse y recargarse.
- **Se han adoptado medidas de promoción de la micromovilidad** (bicicletas y VMP), incluyendo aquellos compartidos, y **mejora de infraestructuras de intercambio modal** (parques de bicicletas, aparcamientos seguros, carriles bici ampliados).

e) **Se han adoptado medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.**

Se han adoptado y se está ejecutando las medidas de Plan CAMBIA 360, que contempla la concesión de **subvenciones para la instalación de puntos de recarga** en edificios, oficinas y comunidades privadas de propiedad horizontal, favoreciendo que los operadores de movilidad compartida puedan ampliar su flota de vehículos eléctricos; así como la concesión de **ayudas para financiar la adquisición de vehículos ligeros, bicicletas y ciclomotores eléctricos.**

Asimismo, **se han adoptado y se está ejecutando las medidas de subvenciones para la renovación de la flota de taxis para promover la adquisición y uso de autotaxis con clasificación ambiental CERO emisiones.**

f) **Se han adoptado medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles:**

- **Se han adoptado medidas de fomento de la distribución urbana de mercancías (en adelante, DUM) de forma más sostenible medioambiental y energéticamente,** a través de la mejora de la aplicación DUM 360, ampliación de zonas DUM y ampliación de horarios para la realización de las operaciones de carga y descarga, instalación de sensores de ocupación en plazas de carga y descarga, nueva señalización y creación de un equipo de atención a incidencias del sector, fomento del reparto nocturno donde sea posible o la concesión de ayudas para la renovación de vehículos particulares de carga y descarga menos contaminantes.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



- **Se han adoptado medidas de fomento de una movilidad al trabajo más sostenible, desincentivando el uso del vehículo privado, mediante la mejora del transporte público en general.**
- **Se han adoptado medidas de mejora de red de transporte público colectivo regular de viajeros de uso general, Metro (mediante la ampliación de las líneas de transporte ferroviario metropolitano 3, 7 y 11), Cercanías (ampliación estaciones ubicadas en Campo de las Naciones y en el Estadio Metropolitano) y corredores Bus-VAO para facilitar los desplazamientos desde periferia y municipios (3 en servicio y 6 previstos).**
- **Se han adoptado medidas de mejora y ampliación de la red de carriles bus y del servicio y gestión de la EMT, con la incorporación de líneas cero emisiones.**
- **Se han adoptado medidas de ampliación de los aparcamientos disuasorios, encontrándose actualmente al servicio de los ciudadanos el de Pitis, Fuente de la Mora, Nuestra Señora del Recuerdo, Estadio Metropolitano Sur o Isla Azul.**
- **Se han adoptado medidas de implantación de transporte a la demanda con ruta flexible, a través de la aplicación "Smart Bus" los usuarios pueden reservar su trayecto con antelación, como ya ha sucedido con líneas de autobuses en los barrios del Pilar, Arroyo del Fresno, Mirasierra, Montecarmelo y Tres Olivos.**
- **Se han adoptado medidas de ampliación de redes peatonales como la de la Puerta del Sol o la de la calle Laguna en el distrito de Carabanchel) y ciclistas.**
- **Se han adoptado medidas de fomento del uso de bicicletas, mediante la ampliación del servicio BiciMad a todos los distritos y facilitando así la intermodalidad con las redes de transporte público, y ampliación de la red ciclista.**
- **Se han adoptado medidas de mejora de aparcamientos para bicicletas, motos y VMP, a través de la implantación de reservas específicas de estacionamiento de estos vehículos en la banda de estacionamiento de las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid.**
- **Se han adoptado medidas de fomento de la renovación del parque móvil de trabajadores hacia vehículos de bajas emisiones, mediante la concesión de las líneas de subvenciones del Plan CAMBIO 360.**

g) Se han adoptado y se está ejecutando medidas para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.

Se han adoptado medidas, tanto temporales o permanentes, para la protección de la salud en los entornos más sensibles mediante:

- **La limitación del acceso a vehículos más contaminantes a través del establecimiento de zonas de bajas emisiones "Zonas peatonales CERO emisiones" y la restricción temporal del tráfico en calles próximas a los entornos más sensibles.**

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



- *Se ha procedido a la creación de entornos escolares más accesibles, seguros y naturales, mediante la renaturalización del entorno (plantación de arbolado, creación de zonas verdes), menos tráfico en calle próximas a los centros (“Calles escolares”), ampliación del espacio peatonal (Plaza de Olavide en Chamberí o en los cascos históricos de Fuencarral-El Pardo, Vicálvaro o el de Hortaleza) e implantación de itinerarios más accesibles y saludables (“itinerarios escolares”) como es el caso de Retiro con la peatonalización de Ángel Ganivet o el de Moratalaz con Oberón.*
- h) *Se han adoptado medidas para lograr la integración de los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.*

Se han llevado a cabo actuaciones para lograr el impulso de la electrificación de la última milla mediante la concesión de ayudas directas para la adquisición de vehículos eléctricos (comerciales, furgonetas y motos) y la instalación de puntos de recarga eléctrica. Además, se prioriza la renovación de flotas de taxi, logística y servicios de mensajería hacia modelos CERO emisiones. Entre las ayudas previstas se encuentran:

- *Ayudas para empresas, particulares y autónomos dedicados el sector de logística y servicios para la adquisición de vehículos comerciales e industriales ligeros, con clasificación ECO o CERO emisiones.*
- *Ayudas para financiar la instalación de puntos de recarga eléctrica para flotas de reparto y empresas, facilitando el acceso a energía en centros de carga estratégicos.*
- *Ayudas para la renovación de la Flota de Taxi, cambio a vehículos ECO o CERO emisiones.*

Aplicación inteligente Mobility 360, que optimiza las rutas de transporte y fomenta la logística eficiente, reduciendo el tráfico de reparto.

Incentivos por el uso de bicicletas y ciclomotores eléctricos en tareas de reparto urbano de última milla.

Adecuación y cumplimiento por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Madrid 360 de lo previsto en el Real Decreto 1052/2022.

El PMUS Madrid 360 se adecúa y da cumplimiento a lo previsto en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBE por los siguientes motivos:

- a) *Establecimiento de zonas de bajas emisiones antes del año 2023.*

Previsión de la adopción de restricciones de acceso a los vehículos más contaminantes, conforme a la clasificación ambiental de los vehículos regulada en el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos.

Para ello, en el PMUS Madrid 360 se contempla el establecimiento de tres ZBE que restringen la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” atendiendo a su potencial contaminante, según el Registro Nacional de Vehículos, para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano, mediante el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, y para mitigar el cambio climático mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO2).

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



- **Zona de Bajas Emisiones (ZBE):** Prohibición progresiva de circulación por el interior de la M-30 y la propia M-30 a los vehículos que no cuenten con etiqueta ambiental (clasificación A).

En este caso, el establecimiento de la ZBE se realizó a través de distintas fases: Desde el 1 de enero de 2022 se prohíbe el acceso y circulación de vehículos con clasificación ambiental A en el interior de la M-30 (excluyendo la vía) y desde el 1 de enero de 2023 también se prohíbe por la propia M-30. Por tanto, Madrid tenía su ZBE plenamente operativa antes de 2023.

- **ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro:** Restricciones severas en el área central, permitiendo el acceso solo a vehículos ECO/CERO, residentes y ciertos vehículos comerciales, prohibiendo el acceso a los vehículos B y C sin parking o invitación.
- **ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica:** Restricción de acceso a vehículos con clasificación ambiental A por ser una zona con alto nivel de contaminación, incluyendo también el tramo de la A-42 dentro de su perímetro.

Con ello, la superficie de la ZBE es adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3 del Real Decreto 1052/2022, siendo además proporcional para la consecución de dichos objetivos.

- b) **Se han adoptado medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, que favorecen la protección de los sectores más vulnerables de la población, incluida la población infantil, así como la creación de corredores verdes intraurbanos para conectar los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.**
- **Se han adoptado medidas de desarrollo, ampliación y fomento de uso del sistema de bicicleta pública eléctrica de la ciudad de Madrid, Bicimad,** que cuenta con una amplia red que va aumentando continuamente, consolidándose como una alternativa de movilidad personal.
- **Se han adoptado medidas de implantación y promoción de iniciativas para promover la movilidad peatonal,** como Anda Madrid, que sigue el proyecto europeo Walking People y que fomentan recorrer la ciudad caminando, a través de rutas diseñadas específicamente. Actualmente, existen rutas por zonas céntricas, rutas por zonas periféricas, rutas temáticas como la del Camino de Santiago de Madrid y rutas de enlace (entre Ciudad Lineal y San Blas o entre San Blas y Hortaleza, entre otras).
- **Se han llevado a cabo mejoras peatonales en el Distrito Centro de la Ciudad,** como son las peatonalizaciones de vías emblemáticas como las Calles Arenal, Carretas o Fuencarral, así como las ampliaciones de acera en Gran Vía, Calle de Atocha o en el Paseo de Recoletos.
- **Se ha creado, puesto a disposición de la ciudadanía y fomentado el uso de la aplicación inteligente de la EMT, Mobility 360,** que ayuda a planificar los desplazamientos de forma fácil y sostenible, combinando todas las opciones de movilidad existentes en la ciudad: autobuses, metro, tren, bicicletas, taxi etc. Además, se puede realizar el pago de los billetes de autobús, el pago de aparcamientos de la EMT o usar BiciMad.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



- **Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras ciclista y peatonal.** Se han realizado mejoras en la red ciclista y reurbanizaciones, como la del eje Francisco Silvela–Joaquín Costa, que incrementó el espacio peatonal en más de 5.400 m; la realización del primer tramo del carril bici de Castellana (desde Plaza Castilla hasta Nuevos Ministerios), así como la **mejora de la red básica peatonal.**
- **Se han adoptado medidas de mejora de las infraestructuras viarias para facilitar la movilidad urbana sostenible.** Además de las mejoras ya realizadas, se encuentran otras en ejecución o proyectadas, como son, a modo de ejemplo:
 - una vez terminadas las obras de soterramiento de la A5, se incorporará un nuevo carril bici “Eje A5” y una nueva red peatonal “Paseo Verde del Suroeste”.
 - Asimismo, se encuentra en ejecución el soterramiento de un tramo del Paseo de la Castellana, concretamente entre Sinesio Delgado y el Nudo Norte, para construir un túnel por el que solo circulará transporte público y tráfico local, y que incorporará un gran parque “Parque Castellana”.
 - También, se encuentran en ejecución las obras del Parque Ventas, que cubren un tramo de la M-30, y forman parte de un gran proyecto para crear un **corredor verde** y mejorar la conectividad entre el distrito de Salamanca y el de Ciudad Lineal.
- c) **Se han implantado micro plataformas para facilitar el reparto de última milla, principalmente en el Distrito Centro (Canalejas, Santo Domingo, Atocha, etc.) a partir de vehículos limpios (triciclos eléctricos principalmente).** Deberá habilitarse una plataforma, si es factible y necesario, en todas las zonas de Bajas o 0 emisiones, como impulso hacia modalidades de transporte más sostenible y menos contaminantes

Adecuación del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Madrid 360.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el día 23 de octubre de 2025, acordó aprobar definitivamente el Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección. El proyecto fue aprobado inicialmente por Acuerdo de 31 de julio de 2025 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid y sometido al trámite de información pública durante un plazo de treinta días, de conformidad con lo previsto en el artículo 11 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. El anuncio de dicho trámite fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 4 de agosto de 2025, finalizando el plazo de información pública el día 16 de septiembre de 2025.

El documento tiene como finalidad modificar las ZBEDEP del Distrito Centro y de Plaza Elíptica, con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire establecidos por la normativa europea y estatal (Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones).

Para ello se incluye en el Proyecto una descripción detallada de las citadas ZBEDEP del Distrito Centro y de la Plaza Elíptica, consistente en: su ámbito geográfico, la superficie afectada y la población expuesta.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



En el proyecto de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección se destaca que, para cumplir con los objetivos climáticos de 2030, se necesitaría reforzar e intensificar las medidas actuales.

*Como ha quedado de manifiesto anteriormente, en el PMUS Madrid 360 se contempla el **establecimiento de tres ZBE** que restringen la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" atendiendo a su potencial contaminante, según el Registro Nacional de Vehículos, para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano, mediante el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, y para mitigar el cambio climático mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂).*

- **Zona de Bajas Emisiones (ZBE):** Prohibición progresiva de circulación por el interior de la M-30 y la propia M-30 a los vehículos que no cuenten con etiqueta ambiental (clasificación A).

En este caso, el establecimiento de la ZBE se realizó a través de distintas fases: Desde el 1 de enero de 2022 se prohíbe el acceso y circulación de vehículos con clasificación ambiental A en el interior de la M-30 (excluyendo la vía) y desde el 1 de enero de 2023 también se prohíbe por la propia M-30. Por tanto, Madrid tenía su ZBE plenamente operativa antes de 2023.

- **ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro:** Restricciones severas en el área central, permitiendo el acceso solo a vehículos ECO/CERO, residentes y ciertos vehículos comerciales, prohibiendo el acceso a los vehículos B y C sin parking o invitación.
- **ZBE de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica:** Restricción de acceso a vehículos con clasificación ambiental A por ser una zona con alto nivel de contaminación, incluyendo también el tramo de la A-42 dentro de su perímetro.

*El **PMUS Madrid 360**, configurado como un **instrumento fundamental** para conseguir un sistema de **movilidad más sostenible, saludable, seguro y eficiente**, en base a implementar las oportunas actuaciones que mejoren las disfunciones y deseconomías derivadas de los desplazamientos de personas y mercancías en la ciudad de Madrid, recoge la planificación continuada necesaria para alcanzar, **con plena adecuación a lo contenido en el Proyecto de ZBEDEP**, entre otros, los objetivos perseguidos en éste último.*

*Para ello el **PMUS Madrid 360** prevé el seguimiento y el análisis, a lo largo del tiempo de su vigencia, de los indicadores que permitan corroborar, o no, el acercamiento a los objetivos propuestos y, en caso negativo, establecer las medidas correctoras necesarias.*

La regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" que se contiene en el Proyecto de ZBEDEP constituye una medida de ordenación permanente de tráfico destinada a proteger el derecho a la vida, la integridad física y la salud pública mediante la reducción de los niveles de contaminación del aire a través de la reducción de tráfico rodado, especialmente del más contaminante que actúa, conforme a la legislación estatal en materia de salud pública y de calidad del aire, sobre el origen del problema, sobre el foco de contaminación ambiental que constituye el tráfico rodado urbano.

*El **PMUS Madrid 360**, en desarrollo de las propuestas de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, prevé la aceleración hacia tecnologías menos contaminantes, especialmente vehículos eléctricos, mediante tres actuaciones de promoción y estímulo:*

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



subvenciones Cambia 360 para la adquisición de este tipo de vehículos; implantación de nuevos puntos de recarga y prevé la restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes (los de clasificación ambiental "A") de forma progresiva hasta su completa prohibición a partir del 1 de enero de 2025 mediante las ZBE de la ciudad de Madrid (Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica), así como las restricciones de la ZBEDEP Distrito Centro.

Conclusión: *El PMUS y el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica son plenamente compatibles, por lo que no resulta necesario realizar ninguna modificación en ninguno de los citados documentos.*

Adecuación del Proyecto de ordenanza al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Madrid 360 y al Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica previamente aprobados.

El PMUS Madrid 360 se configura como un instrumento fundamental para conseguir un sistema de movilidad más sostenible, saludable, seguro y eficiente, para lo que prevé la implementación de las oportunas actuaciones que mejoren las disfunciones y deseconomías derivadas de los desplazamientos de personas y mercancías en la ciudad de Madrid, en el que se prevé la creación de Madrid ZBE, ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica, zonas en las que contempla restricciones de acceso a los vehículos más contaminantes, con las características y excepciones que ya se han reproducido anteriormente.

La planificación continuada en el PMUS Madrid 360 se fundamenta en el seguimiento y el análisis, a lo largo del tiempo de su vigencia, de los indicadores que permita comprobar el acercamiento a los objetivos propuestos y, en caso negativo, establecer las medidas correctoras que sean necesarias.

El objetivo del Plan es alcanzar una movilidad segura, saludable, sostenible y eficiente. Estos propósitos están vinculados, principalmente a la seguridad vial, la calidad del aire o la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Los ejes estratégicos que se proyectan para alcanzar estos objetivos están constituidos por la priorización de modos, siendo el peatón el modo universal y prioritario.

Dentro de las actividades previstas, los ejes estratégicos son:

- *más y mejor transporte público;*
- *mejora de las infraestructuras de transporte;*
- *promoción de la movilidad activa, a pie y en bicicleta;*
- *gestión de los aparcamientos en base a criterios de sostenibilidad;*
- *facilitar la integración modal a través de la micromovilidad y la intermodalidad;*
- *estimular el cambio del parque circulante hacia vehículos menos contaminantes;*
- *promover el cambio tecnológico y la optimización de la distribución urbana de mercancías;*
- *aplicación de elementos tecnológicos y logísticos innovadores para optimizar los servicios de movilidad;*
- *avanzar hacia una movilidad segura;*
- *incentivar una movilidad responsable mediante la educación, la información y la gobernanza.*

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Por su parte, la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, modificada el 13 de septiembre de 2021, y cuya nueva modificación se está tramitando en la actualidad, incorpora nuevas regulaciones en materia de movilidad para, fundamentalmente, incrementar la seguridad vial, potenciar los modos de transporte sostenible y convertir a la ciudad de Madrid en una Zona de Bajas Emisiones.

En esta ordenanza, como ha quedado de manifiesto, se contiene la regulación de Madrid ZBE, así como de las ZBEDEP del Distrito Centro y la ZBEDEP de Plaza Elíptica, todo ello para dar continuidad, y de conformidad con lo establecido en el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, con el fin de lograr los objetivos que en él se recogen.

La delimitación territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica, ha sido nuevamente evaluada, y confirmada su adecuación para la solución de los problemas que se pretenden resolver, en los trabajos de análisis para la redacción del Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, que fue sometido a información pública y aprobado formalmente mediante acuerdo de la Junta de Gobierno.

En el caso concreto de la ZBEDEP Plaza Elíptica, resulta necesario regular una ordenación permanente del tráfico que establezca las restricciones de circulación en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, para salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano en la zona de la ciudad que tradicionalmente ha experimentado los niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, ya que la zona de la Plaza Elíptica constituye un punto crítico de contaminación atmosférica respecto al dióxido de nitrógeno, en los términos regulados por la Directiva 2024/2881..

Para paliar esta situación, y dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en la normativa europea y estatal, se hace necesario establecer un conjunto de restricciones específicas para esta determinada área geográfica, y ello se hace de forma proporcional, justificada, adecuada y de conformidad con lo recogido en el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360.

Conclusión: El PMUS y el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica son plenamente compatibles con el Proyecto de ordenanza, por lo que no resulta necesario realizar ninguna modificación en ninguno de los citados documentos.

Conclusión. Plena coherencia y adecuación entre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Madrid 360, el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica previamente aprobados, y el Proyecto de ordenanza.

El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 cumple fielmente con lo dispuesto tanto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, como con lo establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones,

Por otro lado, existe plena adecuación entre lo recogido en el PMUS Madrid 360 y el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, en cuanto a la regulación de ZBE y ZBEDPZ se refiere.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



La redacción del Proyecto de ordenanza responde y es coherente con los objetivos y medidas adoptadas en los instrumentos de calidad del aire (Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático), con el Plan de Movilidad Madrid 360, con el Proyecto de las ZBEDEP, dando cumplimiento a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad de aire, 14.3 de Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética y los artículos 4 y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, supone el desarrollo normativo de medidas previamente contempladas en el “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático”, en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”, el “Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360”, y el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, de manera que la regulación de las referidas ZBEDEP propuesta por el Proyecto de ordenanza se adoptaría de forma complementaria a todas las medidas, tanto normativas como no normativas, que el Ayuntamiento de Madrid ha desarrollado desde 2015 para lograr el cumplimiento de los valores máximos de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

Por lo tanto, la aprobación de la ordenanza de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 no requiere la modificación del Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360”.

UNDÉCIMO.- Como consecuencia del escrito de alegaciones 9, se modifica el apartado 6.6 de la MAIN (vol. II) relativo al impacto sobre la competencia y la garantía de la unidad de mercado.

“1.- Como expresamente señala el apartado I del Preámbulo de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (en adelante, LGUM), la garantía de la unidad de mercado no puede justificar la imposición de una uniformidad de las restricciones a la circulación de los vehículos porque el objetivo de la LGUM no es lograr una unidad del mercado, no una uniformidad del mismo:

“La Ley (LGUM) no tiene como finalidad uniformar los ordenamientos jurídicos puesto que, como ya ha señalado el Tribunal Constitucional en numerosas ocasiones, unidad no significa uniformidad, ya que la misma configuración territorial del Estado español y la existencia de entidades con autonomía política, como son las Comunidades Autónomas, supone una diversidad de regímenes jurídicos”.

Por tanto, la garantía de la unidad de mercado no puede imponer una única o concreta configuración de las restricciones de circulación de vehículos para todas las ZBE, que ni siquiera ha impuesto los artículos 14.3. de la Ley de cambio climático, los artículos 7.b), 7.g,) y 18 de la LTSV, el artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y el artículo el artículo 5 del Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las ZBE, sin perjuicio de la obligación legal y reglamentaria de que las restricciones a la circulación de vehículos se regulen atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante conforme al anexo II.E del Real Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre y sus futuras actualizaciones, en aplicación del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022.

2.- Compete a los municipios, por tanto, colaborar con el Estado para dar cumplimiento a la normativa comunitaria de calidad del aire, de protección de la salud pública y del medio

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56
Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



ambiente, mediante el cumplimiento de la obligación de regular las ZBE en aplicación de la citada legislación estatal, regulando mediante ordenanza municipal de tráfico o movilidad sostenible las ZBE como ordenaciones de tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente urbano con las restricciones de circulación que resulten imprescindibles y absolutamente necesarias para lograr los objetivos del artículo 3.1 del Real Decreto 1052/2022.

En el caso de la ciudad de Madrid, como se ha destacado tanto en el preámbulo del Proyecto de ordenanza y reiteradamente en la presente MAIN, la regulación de las ZBE de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de dar cumplimiento a los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire. Solo de forma secundaria o complementaria, las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responden a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂) para mitigar los efectos del cambio climático.

3.- El mismo apartado I del preámbulo de la LGUM destaca, a continuación, cómo la unidad de mercado se subordina a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud de las personas y del medio ambiente, poniendo en valor la colaboración y cooperación entre Administraciones Públicas, como sucede en la regulación de las ZBE que constituye una obligación de los municipios de más de 50 mil habitantes regulada en la legislación estatal de cambio climático (artículo 14.3 de la Ley de cambio climático) y en los artículos 7.b), 7.g.) 18 y 76.z3) de la LTSV y 16.4 de la Ley de calidad del aire:

“Asimismo, con objeto de mantener los niveles de calidad de los productos y servicios, en la Ley se refuerzan los mecanismos de cooperación y colaboración entre las distintas autoridades competentes para la supervisión de los operadores económicos y se establecen procedimientos de alerta en la cooperación para el control de la provisión de bienes y servicios, para evitar perjuicios sobre la salud o seguridad de las personas o sobre el medio ambiente y facilitar la adopción de las medidas que resulten necesarias”.

4.- En este sentido, el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, al regular la obligación de que los municipios de más de 50 mil habitantes, y aquellos de más de 20 mil habitantes con problemas de calidad del aire, implante zonas de bajas emisiones, constituye uno de los “principios básicos del orden económico que han de aplicarse con carácter unitario y general a todo el territorio nacional”, en línea con las consideraciones del Tribunal Constitucional referidas en el último párrafo del apartado I del preámbulo de la LGUM, por lo que la regulación de las ZBE, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo, se configura legalmente como un principio básico del orden económico que han de aplicarse con carácter unitario y general a todo el territorio nacional, sin que pueda considerarse que las ZBE supongan perjuicio alguno contra la unidad de mercado.

5.- El carácter de elemento o principio básico del orden económico que supone la existencia y regulación de las ZBE, por imperativo legal de los artículo 14.3 de la Ley de calidad del aire, 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1, 40.a y 41.4.ª) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, se acredita por el hecho de que más de la población española vive en municipios de más de 50 mil habitantes, por lo que más de la mitad de la población española vive en municipios que legalmente deben disponer de, a menos una ZBE, o

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



varias, con una tendencia a la progresiva y creciente concentración de la población en núcleos urbanos.

A continuación se muestra la distribución de la población en el año 2025, según el Instituto Nacional de Estadística, que acredita que el 53,4% de la población en España reside en municipios de más de 50 mil habitantes:

Resumen de distribución (2025)

Tamaño del municipio	% de Población
Más de 100.000 hab.	40,9%
50.001 a 100.000 hab.	12,5%
Total (> 50.000 hab.)	53,4%
10.001 a 50.000 hab.	27,0%
1.001 a 10.000 hab.	16,6%
Menos de 1.000 hab.	2,9%

6.- Si más de la mitad de la población española vive en municipios cuyas ordenanzas de tráfico o y movilidad sostenible deben haber implantado y regular una o varias ZBE, no puede considerarse, en ningún caso, que la regulación de las ZBE pueda constituir perjuicio alguno a la garantía de la unidad de mercado y la competencia.

7.- Por idéntico motivo, la regulación de las ZBE no puede suponer obstáculo ni impedimento alguno a la libre circulación de personas y mercancías, pues tanto las personas físicas, como los autónomos y las empresas pueden fijar su residencia allí donde consideren oportuno y pueden desarrollar sus actividades ajustando su actuación a la normativa de derecho necesario que resulte de aplicación, entre la que se incluye la normativa estatal y municipal de tráfico, de calidad del aire, de salud pública y de cambio climático.

8.- El artículo 5 de la LGUM establece que cuando las autoridades “establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009”, manifestándose también que “cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica”.

9.- El artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética prevé que “los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares 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: a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023”.

Información de Firmantes del Documento





Las ZBE son el mecanismo más utilizado (73% del total), ¹⁶ dentro los distintos instrumentos reconocidos por la Unión Europea (UE), para cumplir con los estándares de calidad del aire fijados por la UE. Dichos estándares se recogen en el Anexo I de la Directiva UE 2024/2881 de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa. Dicha norma está en vigor, pero aún pendiente de transposición al Derecho interno.

Dentro de la categoría de medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes del transporte mediante la planificación urbana y la gestión del tráfico, el apartado B) letra g) punto iv) del Anexo VIII de la Directiva 2024/2881 prevé expresamente el establecimiento de sistemas de restricciones de acceso urbano a los vehículos, incluidas las zonas de bajas emisiones y las zonas cero emisiones, junto a la peatonalización de calles y otros instrumentos que forman parte de las denominadas “regulaciones de acceso de vehículos urbanos” (conocidas bajo el acrónimo de su denominación anglosajona como “UVAR”).

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) en el año 2025 el 53,4% de la población española reside en municipios que deben disponer de una o varias ZBE conforme al artículo 14.3.a) de la Ley de cambio climático, por disponer de una población de derecho de más de 50 mil habitantes, previéndose para 2026 que el porcentaje de 2025 se mantenga o aumente ligeramente, en torno al 53,5% - 53,7%, debido a que el crecimiento de la población actual en España, impulsado principalmente por la población extranjera, tiende a asentarse en núcleos urbanos de tamaño medio y grande por motivos laborales en una clara tendencia demográfica que muestra una progresiva concentración urbana de la población española.

10.- La regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo, responde a la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, protección del medio ambiente y del entorno urbano y protección de los derechos de las personas consumidoras de los bienes y servicios, razones legalmente reconocidas como “razones imperiosas de interés general” por el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

De acuerdo con reiterada jurisprudencia del TJUE, la tutela de estas razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, del medio ambiente y del entorno urbano, intereses serviría de fundamento para establecer restricciones a la circulación en entornos urbanos, cuando dichas restricciones sean apropiadas “para garantizar, de forma congruente y sistemática, la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público”, así como “la protección del medio ambiente” y que la citada medida “no va más allá de lo necesario para alcanzar esos objetivos” (Sentencia del TJUE de 08 de junio de 2023, asunto C-50/21).

11.- La regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo, se ajusta a la LGUM y a la jurisprudencia del TJUE y del Tribunal Supremo español porque:

¹⁶ Información disponible exclusivamente en lengua inglesa en el portal web de la Comisión Europea sobre regulación del transporte urbano, al que puede acceder en el siguiente enlace para mayor conocimiento: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/urban-vehicle-access-regulations_en

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



a) Establece las restricciones de circulación apropiadas y estrictamente necesarias para garantizar, de forma congruente y sistemática, la consecución de las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho a la vida y la integridad física, proteger la salud pública, proteger el medio ambiente urbano, proteger la ordenación del uso del espacio público, lograr el cumplimiento de los valores límite de contaminación por dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional para proteger la salud humana y el medio ambiente.

b) Se limita a establecer las restricciones absoluta y estrictamente imprescindibles para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, la salud pública y el derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, proteger el medio ambiente urbano y dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en cuanto a la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, sin ir más allá de lo necesario para alcanzar estos fines.

c) Porque la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, respeta escrupulosamente el principio de proporcionalidad en materia ambiental, por cuanto las restricciones de circulación de vehículos:

1º Se regulan atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, en cumplimiento del artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 en relación con el anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

2º Se limita a reproducir en ambas ZBEDEP la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por tratarse de los vehículos más contaminantes, prohibición que se aplica por imperio de la Ley conforme a lo previsto en el artículo 14.3. de la Ley de cambio climático en relación con el artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, en relación con los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV, 41.4.º de la LCREM y 16.4 de la Ley de calidad del aire. Esta prohibición resulta ya aplicable a todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid conforme a la regulación firme del artículo 21 de la OMS que regula Madrid ZBE;

3º Añaden, en cuanto a la ZBEDEP Distrito Centro, la restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" exclusivamente en el reducido ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, restricción proporcional a los objetivos de calidad del aire y absolutamente necesaria para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ZBEDEP Distrito Centro. Esta restricción no es total porque los vehículos con clasificación ambiental "B" pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro si estacionan en un aparcamiento o garaje situado en el ámbito territorial de dicha zona.

Por tanto, la regulación propuesta por el Proyecto normativo no supone vulneración alguna de los derechos y libertades fundamentales recogidas en el ordenamiento jurídico de la UE, la Constitución Española, el Estatuto de Autonomía, y los tratados internacionales firmados por España.

12.- El Proyecto normativo no regula la actividad de un determinado sector de actividad, sino que se trata de una ordenanza de tráfico, que debe ser aplicada por todas las personas y que, por ello, puede incidir indirectamente en la actividad de una pluralidad indeterminada de sectores.

13.- El Proyecto normativo da satisfacción del principio de igualdad y no discriminación porque la regulación tiene un carácter horizontal y objetivo, que establecen restricciones comunes a

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



todos los operadores de forma que se presentan con un carácter neutro para la competencia y la garantía de la unidad de mercado.

14.- En lo relativo a la ZBEDEP Distrito Centro, la regulación propuesta por el Proyecto normativo responde a la experiencia normativa acumulada tras años de aplicación práctica de las Áreas de Prioridad Residencial (APR) que se implantaron en el distrito Centro, así como posteriormente mediante la primera ZBE de nuestro País, la ZBE Madrid Central que fue anulada mediante varias resoluciones judiciales del TSJM, así como mediante la experiencia acumulada de la regulación y gestión de la ZBEDEP Distrito Centro.

Toda esta experiencia normativa y de gestión práctica ha permitido identificar las excepciones de circulación que deben regularse en las ZBEDEP, para lograr una regulación necesaria, racional, oportuna, exitosa y proporcionada, que satisface plenamente las exigencias de la LGUM.

Su establecimiento responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de proteger el medio ambiente urbano, los derechos de las personas consumidoras y usuarias y el derecho a ordenar el uso del siempre limitado espacio público municipal y proteger la integridad de dicho demanio municipal, mediante la adopción de medidas sobre las fuentes de emisiones y sectores que generan mayores emisiones contaminantes, en particular en lo relativo a los óxidos de nitrógeno, lo que causa el incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno establecidos en la normativa europea y estatal.

La medida regulación resulta racional y eficaz porque ha probado que actuando sobre esos sectores se ha logrado reducir la contaminación por dióxido de nitrógeno en el menor tiempo posible y afectando al menor número de sectores posibles, permitiendo cumplir con los valores límite del citado contaminante recogidos en la normativa: VLH desde el año 2020 y VLA desde el año 2022.

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface el principio de proporcionalidad porque se circunscribe al ámbito territorial mínimo imprescindible para satisfacer las razones imperiosas de interés general que justifican su necesidad, porque se limita a restringir la circulación de los vehículos comerciales con clasificación ambiental "B" según su potencial contaminante, que se une a la restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A" que se aplica a todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid en aplicación del artículo 21 de la OMS que regula Madrid ZBE, y porque la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro ha permitido mantener una adecuada satisfacción de las necesidades de movilidad, a la vez que se posibilita un amplio desarrollo económico como demuestra el hecho de que el Distrito Centro es una de las zonas con mayor actividad económica.

15.- En lo relativo a la ZBEDEP Plaza Elíptica, la experiencia acumulada derivada de la aplicación práctica de dicha ZBEDEP demuestra que es una regulación necesaria, racional, oportuna, exitosa y proporcionada. Su establecimiento responde a la necesidad de adoptar medidas sobre las fuentes de emisiones y sectores que generan mayores emisiones contaminantes, en materia de óxidos de nitrógeno, lo que causa el incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno establecidos en la normativa europea y estatal.

La medida es exitosa, ya que ha puesto de manifiesto que actuando sobre los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, se ha logrado reducir la

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



contaminación por dióxido de nitrógeno en el menor tiempo posible y afectando al menor número de vehículos y sectores posibles, permitiendo cumplir con los valores límite del citado contaminante recogidos en la normativa, tanto en materia de VLH como de VLA, al tiempo que ha permitido mantener una adecuada satisfacción de las necesidades de movilidad, a la vez que se posibilita el desarrollo económico.

16.- Adecuación de la regulación propuesta por el Proyecto de ordenanza respecto de la libertad de empresa y la garantía de la unidad de mercado.

Debe recordarse que la unidad de mercado se refiere a la libertad de establecimiento y de circulación de los operadores económicos en todo el territorio español, vinculada al derecho a la libertad de empresa reconocido en el artículo 38 de la Constitución. Este derecho, que incluye la libre competencia, es indiscutible, pero no absoluto: debe ejercerse conforme a la ley, al interés general y a los principios esenciales de planificación económica.

En este sentido, el proyecto inicial sometido a consideración no constituye un instrumento de planificación económica, como sugiere la alegación, ni establece límites al acceso o ejercicio de actividades económicas que exijan la aplicación de los principios del artículo 5 de la LGUM.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible y el Proyecto de ordenanza que propone su modificación en materia de ZBEDEP y de ampliación del AER no contienen aspectos que puedan vulnerar la LGUM, dado que:

a) no se limita el libre establecimiento, pues no se impone restricción alguna en este sentido.

b) tampoco se afecta a la libre circulación de los operadores económicos, que pueden transitar por todo el territorio nacional, incluido el municipio de Madrid, sin limitación.

Por el contrario, los estudios incorporados al Anteproyecto muestran efectos positivos tanto para los vecinos y demás ciudadanos que acceden a las zonas reguladas como para la actividad comercial desarrollada en ellas, al contribuir a resolver problemas de movilidad que podrían dificultar su normal funcionamiento.

Asimismo, cabe recordar que la libertad de empresa -que engloba la libre competencia- está protegida por los poderes públicos, pero no es absoluta y debe ejercerse dentro de los límites fijados por la ley, el interés general y, cuando proceda, la planificación económica. La unidad de mercado incluye igualmente la libre circulación de bienes y servicios, la libertad de establecimiento y la igualdad de condiciones para el ejercicio de actividades económicas.

17.- Adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado del artículo 23.3.e).5º de la OMS, por el que se regula la circulación de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental distinta de CERO Emisiones y ECO:

Los vehículos de transporte VTC que dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones y ECO pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro en las mismas condiciones que cualquier otro vehículo, en virtud de la habilitación del artículo 23.3.d).4º de la OMS, en los términos que propone dar el Proyecto normativo: "d) Con carácter general, podrán 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 clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, (...)".

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



Por razones de economía, se dan por reproducidos los apartados “Justificación de la circulación de los VTC por la ZBEDEP Distrito Centro” y “Justificación de la circulación de los Autotaxis por la ZBEDEP Distrito Centro”, incluidos en el apartado 4.2.5 del Volumen I de esta MAIN (inicialmente 4.2.5.10 y 4.2.5.9 respectivamente). No obstante por su relevancia a efectos de la garantía de la unidad de mercado se reproducen a continuación los siguientes párrafos que analizan la adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado del artículo 23.3.e).5º de la OMS, por el que se regula la circulación de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental distinta de CERO Emisiones y ECO:

La regulación de las condiciones de autorización de la circulación por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro del artículo 23.3.e).5º de la OMS, por la que se exige que los vehículos VTC dispongan de servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro, conforme a la normativa legal y reglamentaria estatal y autonómica reguladora de este tipo de servicio, 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:

Legalidad: es legal porque se ajusta a la regulación estatal y autonómica del servicio de transporte mediante VTC que solo permite circular para la prestación de un servicio previamente contratado de transporte, limitación que no tiene el Taxi.

Necesidad: Es necesaria que los vehículos que circulan por la ZBEDEP Distrito Centro lo hagan legalmente, es decir, que cumplan los requisitos exigidos por su normativa específica, dada la necesidad de reducir la contaminación del aire en materia de dióxido de nitrógeno, 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.

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 Taxís que deben cumplir lo previsto en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS.

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 la circulación por las vías públicas de 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 las normas de gestión del anexo III”.

Por ello, solo resulta imprescindible que los vehículos VTC que cumplan lo previsto en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS circulen por la ZBEDEP Distrito Centro solo 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 generales de circulación por la citada ZBEDEP, regulada en el artículo 23.3.b) de la OMS, cuando no dispongan de servicio precontratado con origen o destino en dicha ZBEDEP o el servicio

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



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 circular 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 que resulta obligado por su propia normativa reguladora, dado que el artículo 4.4 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor exige que los vehículos VTC dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO en los términos contenidos en dicho precepto, y algo que resulta sencillo considerando que la inmensa mayoría de los VTC son vehículos en renting.

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).

Asimismo los apartados 4º y 5º del artículo 23.3.e) referidos, respectivamente, a los Taxis y VTC no son discriminatorios porque imponen a ambos tipos de vehículos la obligación de cumplimiento del artículo 195 y la disposición transitoria segunda de la OMS, y 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.

Por la propia regulación del Taxi, éstos pueden circular por la ZBEDEP Distrito Centro 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 contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



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”.

18. Adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado del régimen horario de circulación de los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental “C”, ECO y CERO Emisiones por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro, regulado en el artículo 23.3.e).7º de la OMS.

La regulación de los horarios de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “C”, ECO y CERO Emisiones que circulen por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro amparados por la excepción prevista para de los vehículos de distribución urbana de mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).7º de la OMS, resulta plenamente compatible con la regulación de los artículos 5 y siguientes de la Ley de garantía de la unidad de mercado.

a) Principio de necesidad: La citada regulación responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico rodado, de ordenación del uso del espacio público en la zona con mayor demanda de uso de toda la ciudad y probablemente de España, así como de protección del dominio público viario.

Mediante la regulación horaria de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “C”, ECO y CERO Emisiones que circulen por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro se ordena el uso del espacio público para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, al tiempo que se reduce el tráfico de agitación que genera la circulación de estos vehículos en busca de un espacio de estacionamiento en una reserva de carga y descarga o en banda de estacionamiento del SER, al tiempo que sirve a reducir los efectos negativos sobre la conservación del patrimonio municipal viario que producen los vehículos pesados (especialmente en el adoquinado bajo determinadas calles del centro histórico del distrito Centro y sobre el patrimonio histórico), y ofrecer una mayor seguridad vial en calles de intenso tránsito peatonal frente a los riesgos que suponen los vehículos pesados.

b) Principio de proporcionalidad: La citada regulación satisface as exigencias de proporcionalidad porque atiende al potencial contaminante de los vehículos conforme al anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se adopta proporcionalmente a la satisfacción de los objetivos de calidad del aire, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la ley de calidad del aire y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, afectando prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, de forma proporcional al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de forma proporcional, de manera que el horario en que se permite la circulación será menor cuanto mayor sea el potencialmente contaminante del vehículo y será mayor cuanto menor sea el potencial contaminante del

Información de Firmantes del Documento





vehículo, permitiendo asimismo ordenar racionalmente el uso del espacio público municipal, concentrando la circulación de estos vehículos en el horario matutino para los vehículos más contaminantes, y dejando un mayor tramo horario para los vehículos menos contaminantes (CERO Emisiones y ECO), de forma que la normativa promueve la circulación de vehículos menos contaminantes y, por ende, más eficientes energéticamente y medioambientalmente en materia de emisiones contaminantes del aire y en materia de contaminación acústica.

La referida regulación satisface el principio de proporcionalidad porque, atendiendo a razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, no sujeta a la limitación horaria los vehículos industriales de entidades de distribución de medicamentos de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios destinados al servicio de entrega y recogida de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro ni a vehículos con las citadas clasificaciones ambientales que recojan residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada Zona, en el marco del sistema SIGRE.

c) Principio de igualdad y no discriminación: La citada regulación satisface las exigencias del principio de igualdad y no discriminación porque atiende al requisito objetivo de la clasificación ambiental de los vehículos conforme al anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022 en relación con los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, 38, 39.1 y 40.a) y 41.4ª de la LCREM y 16.4 de la Ley de calidad del aire.

18. Análisis del impacto del Proyecto de ordenanza sobre la unidad de mercado.

Desde una perspectiva o interpretación amplia de la realidad económica, no se identifica un impacto directo sobre la economía de carácter general como consecuencia del Proyecto normativo, como acredita el hecho de que el Proyecto normativo viene a regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en términos sustantivamente idénticos a los regulados por la Ordenanza 10/2021, vigente desde el 22 de octubre de 2021 para la ZBEDEP Distrito Centro y desde el 22 de diciembre de 2021 para la ZBEDEP Plaza Elíptica, normativa que permanece vigente en el momento de redacción de la presente MAIN, pendiente del recurso de casación municipal contra la Sentencia del TSJM nº 405/2024, sin que en este periodo de más de cuatro años se haya producido afeción alguna a la garantía unidad de mercado.

De forma más pormenorizada cabe señalar que no se han identificado efectos en el ámbito económico respecto de las cuestiones siguientes:

1ª) No se identifican efectos económicos en relación con los precios de los servicios, ya que el Proyecto normativo no regula ni establece tarifas o precios ni regula la actualización de los importes mediante la referencia a un índice de precios.

2ª) No se identifican efectos económicos en relación con la productividad de las personas trabajadoras y empresas, porque el Proyecto normativo es una norma municipal de tráfico que ordena los diferentes usos del espacio público municipal en cumplimiento de la legislación estatal de tráfico, de calidad del aire y cambio climático, y de la normativa reglamentaria estatal sobre ZBE, que no incide directamente en la productividad de las personas trabajadoras y empresas, dado que el Proyecto de ordenanza: a) no restringe de forma alguna el uso de las formas de contratación de las personas trabajadoras; y b) no impone el cambio en la forma de producción

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



ni exige el cumplimiento de nuevos estándares de calidad de determinadas actividades económicas.

3º) No se identifican efectos económicos en relación con el empleo, porque no se encuentran repercusiones directas que puede tener el Proyecto normativo en el ámbito laboral, ni se identifican posibles efectos indirectos ya que: a) el Proyecto normativo es una norma municipal de tráfico que ordena los diferentes usos del espacio público municipal en cumplimiento de la legislación estatal de tráfico, de calidad del aire y cambio climático, y de la normativa reglamentaria estatal sobre ZBE, que no regula directamente las formas de empleo; b) el Proyecto normativo no es una norma de Derecho laboral y no regula las relaciones laborales; y c) el Proyecto normativo no modifica las condiciones de organización del trabajo en las empresas.

4º) No se identifican efectos económicos en relación con la economía europea y otras economías, ya que el Proyecto normativo no impone obligaciones a las empresas que generan costes distintos que las de sus competidoras en otros países de la UE o de fuera de la UE, siendo idénticos los costes para cualquier empresa cuyos vehículos circulen por las vías públicas de las ZBE de la ciudad de Madrid, en los términos propuestos por el Proyecto normativo para las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, o cuyos vehículos estacionen en la banda de estacionamiento del Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a la limitación horaria de estacionamiento del SER.

5º) No se identifican efectos económicos sobre las PYMEs, porque:

- a) El Proyecto normativo es una norma municipal de tráfico que ordena los diferentes usos del espacio público municipal en cumplimiento de la legislación estatal de tráfico, calidad del aire y cambio climático, y de la normativa reglamentaria estatal sobre ZBE, sin que pueda advertirse una incidencia diferencial en las empresas en función de su tamaño, ni de su forma jurídica, por lo que el Proyecto normativo no establece discriminación improcedentes alguna por razón del tamaño del operador económico ni por su forma jurídica.
- b) Porque los costes son idénticos para cualquier empresa cuyos vehículos circulen por las vías públicas de las ZBE de la ciudad de Madrid en los términos propuestos por el Proyecto normativo para las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, o cuyos vehículos estacionen en la banda de estacionamiento del Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a la limitación horaria de estacionamiento del SER, sin perjuicio de la influencia que la menor capacidad financiera PYMES puede suponer para determinadas PYMES.

No obstante este efecto queda reducido a una cuestión marginal, como consecuencia, por un lado, de la capacidad de amortización tributaria plurianual de los bienes que conformen el inmovilizado en los supuestos de propiedad de vehículos así como, por otro, de la posibilidad de emplear diferentes fórmulas jurídicas que permiten el uso y disfrute de vehículos ajenas a la propiedad, como el arrendamiento, el arrendamiento financiero con o sin opción de compra, que permite externalizar y flexibilizar el coste fiscalmente deducible.

Por tanto, no existe efecto negativo sobre los operadores económicos pequeños, autónomos, microempresas y PYMEs.

- c) Tampoco existe un efecto negativo, que no tengan el deber de soportar, sobre aquellos operadores económicos que realizan un uso intensivo de la circulación de vehículos para el desarrollo de sus actividades económicas, que como consecuencia del hecho de realizar

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



un aprovechamiento especial del dominio público municipal respecto al uso común están directamente sujetos a los principios de responsabilidad (“quien contamina paga”) y de corrección de los atentados en la propia fuente emisora del Derecho medioambiental comunitario y nacional. Cuanto mayor es la circulación de los vehículos, mayor es la emisión contaminante atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo según su potencial contaminante.

CONCLUSIÓN SOBRE EL IMPACTO EN LA GARANTÍA DE LA UNIDAD DE MERCADO: Como conclusión del análisis previo, se estima que el Proyecto normativo no va a tener impacto directo alguno, ni positivo ni negativo, sobre la garantía de la unidad de mercado, como acredita la realidad fáctica económica derivada de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica vigente desde 2021 hasta el momento de redacción de la presente MAIN en febrero de 2026”.

Se modifica el apartado 6.5.1.5 de la MAIN, en los siguientes términos:

“1.- Se considera que el proyecto normativo no tiene impacto directo sobre la competencia en el mercado, pues no afecta a las barreras de entrada ni a las posibles restricciones que los operadores puedan tener para competir o limiten sus incentivos a hacerlo.

2.- No se ha identificado la generación por el Proyecto normativo de efectos negativos sobre la competencia, como consecuencia del siguiente análisis:

1º) El Proyecto normativo no limita el número o la variedad de los operadores en el mercado ya que: a) no otorga derechos exclusivos a un operador; b) no establece un sistema de licencias para operar en el mercado; c) no limita la capacidad de ciertos tipos de operadores para ofrecer sus productos; y d) no eleva de forma significativa los costes de entrada o de salida del mercado para un operador.

2º) El Proyecto normativo no limita la capacidad de los operadores para competir ya que: a) no supone un control ni influye de forma sustancial sobre los precios de los productos; b) no limita a los operadores las posibilidades de promocionar y comercializar sus productos; c) no exige normas técnicas o de calidad de los productos que resultan más ventajosas para algunos operadores que para otros; d) no otorga a los operadores actuales en el mercado un trato diferenciado con respecto a los nuevos operadores entrantes; e) no supone ventaja competitiva alguna para determinados modelos de negocio; f) no reduce la diversidad empresarial; g) y no produce concentración alguna de los operadores económicos.

3º) El proyecto normativo no reduce los incentivos de los operadores para competir ya que: a) no incrementa los costes para el cliente a efectos de elección o cambio de proveedor; y b) no genera incertidumbre regulatoria para los nuevos operadores entrantes.

4º) El Proyecto normativo no afecta a las barreras de entrada ni a las posibles restricciones que los operadores puedan tener para competir, ya que tanto las restricciones a la circulación de los vehículos más contaminantes, como la ordenación del uso del estacionamiento mediante la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a ordenación del estacionamiento (SER), responden a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y del medio ambiente urbano, así como

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



de la ordenación de usos del espacio público, siempre limitado y sometido a una elevada demanda y sujeto a la obligación legal de garantizar la necesaria fluidez del tráfico de forma compatible con la protección del medio ambiente mediante la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales de los artículos 7.b) y 7.g) de la LTSV y los artículos 39.1, 40.a) y 41.4.ª de la LCREM, así como la rotación y la distribución entre todos los usuarios del espacio destinado a estacionamiento del artículo 7.b) de la LTSV, razones imperiosas de interés general que tienen expreso amparo normativo en legislación estatal básica aplicable a todo el territorio nacional contenida en los artículos 14.3 de la Ley de cambio climático, 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1, 40.a) y 41.4ª de la LCREM, el artículo 25.2.g) de la LBRL y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire en cuanto a las ZBEDEP, y los artículos 7.b), 7.c), 7.g), 39.4, 40.2.b) y 75.c) de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1, 40.a) y 40.c), 41.1ª.a), 41.2ª.c) de la LCREM y el artículo 25.2.g) de la LBRL en cuanto a la regulación del SER, conteniendo el Proyecto de ordenanza la regulación absolutamente imprescindible para conseguir la satisfacción de las razones imperiosas de interés general descritas, con la menor restricción posible a la actividad económica, y de la forma más proporcional posible, por lo que el Proyecto de ordenanza no puede, en ningún caso, ser considerado constitutivo de barrera de entrada o ejercicio de la actividad económica no justificada.

3.- El Proyecto de ordenanza, garantiza la imprescindible satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública y del derecho constitucional a la salud, la protección del medio ambiente urbano y el derecho constitucional a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, garantizado por los artículos 2.1, 3.1, 35 y 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DOUE de 30 de marzo de 2010), los artículos 9, 168.1, 169.1, 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y los artículos 15, 43 y 45 de nuestra Constitución, de forma plenamente compatible con la libertad de empresa en una economía de mercado reconocida por el artículo 38 de la Constitución.

4.- El Proyecto normativo no tiene impacto directo, ni positivo ni negativo, sobre la competencia en el mercado, pues no afecta a las barreras de entrada ni a las posibles restricciones que los operadores puedan tener para competir.

5.- Partiendo de la experiencia fáctica de los últimos 7 años, se prevé que el Proyecto normativo no genere efectos anticompetitivos, porque tales efectos no se han producido pese a que la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro está en vigor desde octubre de 2018 (inicialmente con la denominación ZBE Madrid Central, y desde 2021 en forma de ZBEDEP Distrito Centro, con algunas modificaciones que han flexibilizado precisamente la compatibilidad de la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano con el desarrollo económico), y la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica está en vigor desde octubre de 2021.

Conclusiones

Por todo ello indicado anteriormente, se considera que:

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32



1. *El Proyecto normativo no tiene impacto directo, ni positivo ni negativo, sobre la competencia en el mercado, pues no afecta a las barreras de entrada ni a las posibles restricciones que los operadores puedan tener para competir.*
2. *La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos en el proyecto normativo, establecen un marco regulatorio que garantiza unas condiciones de competencia objetivas, transparentes y no discriminatorias para todos los operadores económicos, basadas en criterios objetivos que responden a la razones imperiosas de salvaguardia del derecho a la vida y a la integridad física de las personas, así como a la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano frente a los efectos perjudiciales derivados de las emisiones de dióxido de nitrógeno de los vehículos a motor que emplean energías fósiles.*
3. *El impacto del proyecto normativo en materia de defensa de la competencia es neutro, sin perjuicio de reconocer cierto impacto positivo sobre la competencia, por los motivos previamente expuestos sobre el carácter dinamizador e incentivador de la competencia de las transformaciones empresariales hacia la sostenibilidad medioambiental. No obstante, es preciso destacar que dicho impacto neutro sería continuista respecto a la situación fáctica vigente en el momento de redacción de la presente MAIN.*
4. *Partiendo de la experiencia fáctica de los últimos 7 años, se prevé que el Proyecto normativo no genere efectos anticompetitivos, porque tales efectos no se han producido pese a que la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro está en vigor desde octubre de 2018 (inicialmente con la denominación ZBE Madrid Central, y desde 2021 en forma de ZBEDEP Distrito Centro, con algunas modificaciones que han flexibilizado precisamente la compatibilidad de la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano con el desarrollo económico), y la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica está en vigor desde octubre de 2021.”*

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL

Fdo. José Amador Fernández Viejo

Firmado electrónicamente

LA DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

Fdo. Marta Alonso Anchuelo

Página 129 de 130

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32

Firmado electrónicamente

EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE
URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Fdo. Borja Carabante Muntada

Página 130 de 130

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL
AMBIENTAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 19:44:27
Fecha Firma: 25/02/2026 19:45:56

Fecha Firma: 25/02/2026 19:47:32