

1 IDENTIFICACIÓN PERSONALConcejal/a: Ignacio Ansaldo AdriaensensGrupo Político: Grupo Municipal Vox**2 ÓRGANO Y SESIÓN EN EL QUE SE PREVÉ QUE SE VA A SUSTANCIAR LA INICIATIVA**Órgano: Pleno Fecha sesión: 28/09/2023Tipo de Sesión: Ordinaria**3 TIPO DE INICIATIVA**

- | | | | |
|---|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comparecencia | <input type="checkbox"/> Declaración Institucional | <input type="checkbox"/> Interpelación | <input type="checkbox"/> Moción de urgencia |
| <input type="checkbox"/> Pregunta | <input checked="" type="checkbox"/> Proposición | <input type="checkbox"/> Ruego | <input type="checkbox"/> Otros |
| <input type="radio"/> Apartado PRIMERO* | <input type="radio"/> Apartado SEGUNDO* | <input type="radio"/> Apartado CUARTO* | |

4 CONTENIDO DE LA INICIATIVA**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Según el artículo 4.2, letra e), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) los Estados miembros y la Unión Europea comparten la competencia en "medioambiente". Esto quiere decir que la UE y los Estados miembros concurren a regular dicha materia, pero cuando lo hace la UE "desplaza" la competencia nacional (artículo 2.2 TFUE). No obstante, este "desplazamiento" no implica una privación absoluta, dado que la intervención de la UE está regida por el principio de subsidiariedad (artículo 5.3 TFUE) y el principio de proporcionalidad (artículo 5.4 TFUE). La UE debe justificar que es necesario actuar en el nivel común, que es más eficaz y que se está ante un problema supranacional.

Conforme los artículos 11 y 191 a 193 TFUE, la UE es competente para actuar en todos los ámbitos de la política de medio ambiente, incluida la contaminación del aire. En este sentido, la normativa europea sobre calidad del aire actualmente en vigor está compuesta por varias directivas, entre ellas 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.

Según 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 figura de Zona de Bajas Emisiones (ZBE) no está definida en ninguna de las directivas europeas sobre calidad del aire. Asimismo, la única mención existente a las ZBE es la incluida en la Directiva 2008/50/CE. Esta Directiva establece una serie de plazos según los cuales diversos contaminantes en el aire no podrán superar unos valores límite fijados en sus anexos. En caso de que los niveles de contaminación en el aire superen dichos límites legales, se prevé

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).

la aplicación obligatoria por parte de los Estados de planes de acción de la calidad del aire. No obstante, las ZBE no son contempladas como una medida obligatoria que deba incluirse en dichos planes de calidad del aire [véanse tanto el artículo 23.1 como el Anexo XV, apartado B.3.d), de la Directiva 2008/50/CE]. Del mismo modo se ha de resaltar que, de conformidad con el ya mencionado principio de subsidiariedad, las normas de la UE sobre calidad del aire dejan a los Estados miembros la elección de las medidas necesarias para cumplir con los valores límite fijados legalmente. Es decir, España no está obligada por la normativa europea sobre calidad del aire a tener que implantar ZBE.

El grupo municipal VOX en el Ayuntamiento de Madrid ha mantenido una postura firme en contra de las zonas de bajas emisiones ZBE por entender que atacan al derecho de los ciudadanos a desplazarse libremente, perjudican a las familias trabajadoras y suponen una barrera para incentivar el crecimiento económico.

Además, a lo largo del mandato anterior, este Grupo Municipal presentó diversas iniciativas para paliar los efectos negativos que suponía la aplicación de la Ordenanza de Movilidad tanto para los profesionales del sector, como los talleres de automoción, el transporte público discrecional y turístico, los vehículos de transporte de mercancías sin etiqueta para evitar el desabastecimiento en el centro, o las multas injustamente impuestas en zonas como la Plaza Elíptica.

Así las cosas, este grupo municipal formalizó en fecha 4 de febrero de 2022 el recurso contencioso administrativo, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 13 de septiembre de 2021, por el que se aprueba la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre y se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, (Pleno del Ayuntamiento de Madrid en la sesión (16/2021), extraordinaria y urgente celebrada el día 13 de septiembre de 2021), y que en consecuencia se proceda a declarar la nulidad de pleno derecho de la Ordenanza objeto de impugnación, por ser la misma, así como el procedimiento de aprobación de la misma contrarios a derecho.

No solo el grupo municipal VOX en el Ayuntamiento de Madrid entiende que las ZBE atacan al derecho de los ciudadanos a desplazarse libremente y perjudican a las familias trabajadoras, el Ayuntamiento de Badalona, gobernado por el Partido Popular, aprobará una moratoria de tres años en la aplicación de las restricciones de vehículos en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), según ha informado en un comunicado. Así, en vez de entrar en vigor en el inicio de este 2024, lo hará el 1 de enero del 2027.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible vulnera el derecho a la libre circulación de los españoles (artículo 19 de la Constitución) al impedir el acceso con sus vehículos a las ZBE, independientemente del motivo del desplazamiento.

Esto supone una barrera para incentivar el crecimiento económico al entorpecer el acceso de los españoles al centro de la ciudad, en donde se concentra la mayor parte del comercio local.

Asimismo, se ignora que, por muchas privaciones que se impongan a los madrileños, los principales emisores de dióxido de carbono a la atmósfera seguirán siendo China, Estados Unidos y la India, cuyas

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).

emisiones representan el 62,9% del total de emisiones mundiales.

A partir del 1 de enero de 2024 los vehículos con la etiqueta B, turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000 y diésel a partir de enero de 2006, no podrán circular por todas las vías urbanas y públicas de las ZBE de Madrid.

A partir de 2025, esta prohibición se extenderá a todos los vehículos sin etiqueta, incluyendo los de residentes de la capital.

Por todo ello el Grupo Municipal VOX, en virtud de lo dispuesto en el Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, aprobado por acuerdo del Pleno el 31 de mayo de 2004, presenta la siguiente

PROPOSICIÓN

1. Instar al gobierno del Reino de España a la derogación de la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética o, en su defecto, modificarla a efectos de eliminar del artículo 14.3 todas las referencias a las ZBE, así como la derogación del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
2. Instar al gobierno municipal a iniciar los trámites para aprobar una nueva Ordenanza para una Movilidad en libertad, sin restricciones a la circulación.
3. Aprobar una moratoria de tres años, hasta el 1 de enero de 2027, sobre la aplicación de las restricciones de vehículos en las Zonas de Bajas Emisiones y aplazamientos de las sanciones hasta esa fecha, en la línea de lo anunciado por el Ayuntamiento de Badalona, gobernado por el Partido Popular.

5 DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA

6 FIRMANTE

En Madrid, a 20 de Septiembre de 2023

Firmado y Recibido por **madrid.es**

 **MADRID**

Iniciativa presentada por el/la Concejal/a Ignacio Ansaldo Adriaensens con número de identificación

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).