



**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE
REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS
EMISIONES**

19 de abril de 2022

ÍNDICE

I. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

II. MEMORIA

A. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1. Motivación
2. Objetivos
3. Adecuación a los principios de buena regulación
4. Alternativas
5. Plan anual normativo

B. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. Contenido
2. Análisis jurídico
3. Descripción de la tramitación

C. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

D. ANÁLISIS DE IMPACTOS

1. Impacto económico y presupuestario
2. Impacto por razón de género, en la infancia y adolescencia y en la familia.
3. Impacto por razón de cambio climático.
4. Otros impactos

E. EVALUACIÓN EX POST

III. ANEXOS

Anexo I: Aportaciones de los miembros del Grupo de Trabajo

Anexo II: Aportaciones de las asociaciones y empresas en la consulta pública previa sobre el proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Anexo III: Aportaciones de asociaciones y empresas sobre el proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, sometido a información pública.

Anexo IV: Aportaciones de los miembros del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, sometido a trámite de audiencia.

Anexo V: Informes de ministerios y organismos públicos afectados sobre el proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

I. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental	Fecha	19/04/2022
Título de la norma	Proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	El desarrollo de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en los aspectos relativos al establecimiento de zonas de bajas emisiones, de conformidad con lo previsto en la disposición final sexta de la citada ley.		
Objetivos que se persiguen	<ul style="list-style-type: none"> - Disponer de una legislación homogénea en todo el territorio nacional, que facilite el establecimiento de las zonas de bajas emisiones a las administraciones públicas obligadas por la Ley 7/2021, de 20 de mayo. - Establecer unos requisitos mínimos comunes para el establecimiento de las zonas de bajas emisiones en aspectos clave como extensión, delimitación o condiciones de acceso. - Definir el contenido básico de los proyectos de zonas de bajas emisiones. - Definir unos objetivos concretos y cuantificables en el ámbito de las zonas de bajas emisiones, que puedan ser convenientemente monitorizados y evaluados. - Dotar de seguridad jurídica a particulares y empresas que puedan verse afectados a consecuencia de las 		

	restricciones de acceso, circulación y estacionamiento que conllevan las zonas de bajas emisiones.
Principales alternativas consideradas	<p>La elaboración y publicación de esta norma ha sido la primera alternativa considerada, estando apoyada por el contenido de la disposición final sexta, de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, en la que se habilita al Gobierno para que en el ámbito de sus competencias apruebe cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación, ejecución y desarrollo de lo establecido en dicha ley.</p> <p>La alternativa de naturaleza no normativa (no desarrollar la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y apoyarse en otro tipo de instrumentos como planes o directrices) implicaría un nivel de incertidumbre e inseguridad jurídica no deseable entre usuarios, administraciones y ciudadanía en general.</p> <p>En lo que respecta a posibles alternativas sobre el rango normativo, al tratarse de un desarrollo reglamentario de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, se ha optado por la aprobación de un real decreto.</p>
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real decreto
Estructura de la Norma	Consta de una parte expositiva y otra dispositiva integrada por quince artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria dos disposiciones finales, y dos anexos.
Informes recabados	<p>Se han solicitado informes a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA), previsto en el artículo 19 de la Ley 27/2006, de 18 de julio. • Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. • Ministerio de Política Territorial, previsto en los párrafos quinto y sexto del artículo 26.5 párrafo quinto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno • Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. • Secretaría General Técnica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en virtud del artículo 26.5, párrafo 4 de la Ley 50/1997, 27 de noviembre..

	<ul style="list-style-type: none"> Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, de conformidad con lo previsto en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. Consejo de Estado, en virtud del artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado (pendiente). 	
Consulta pública previa	Se ha omitido la fase de consulta previa en la elaboración de la presente norma, en base al artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.	
Trámites de audiencia e información	<p>De conformidad con el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, 27 de noviembre, se ha realizado el trámite de información pública a través del portal web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, llevándose a cabo entre el 9 de abril y el 8 de mayo de 2022.</p> <p>El trámite de audiencia a las Comunidades Autónomas y a la Federación Española de Municipios y Provincias, se realizó formalmente de manera simultánea al trámite de información pública del proyecto de la norma.</p>	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	El real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas que al Estado otorga el artículo 149.1. 21ª y 23.ª de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación general de, tráfico y circulación de vehículos a motor y de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección.	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	Sin impacto sobre la economía en general.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia.

		<input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada _____ <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas para sector privado. Cuantificación estimada: carga administrativa para las CC.AA no cuantificada a nivel nacional. <input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas Dado que esta norma no establece cargas administrativas suplementarias a las ya existentes.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales	<input checked="" type="checkbox"/> implica un gasto <input type="checkbox"/> implica un ingreso
IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>

	La norma tiene un impacto en la familia	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
	Impacto en la infancia y en la adolescencia	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO	La norma tiene un impacto sobre el cambio climático	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS	Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
	Impacto en materia medioambiental	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
	Impacto en materia de salud pública	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>

II. MEMORIA

La presente memoria del análisis de impacto normativo, en adelante MAIN, se realiza de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de

27 de noviembre, del Gobierno, desarrollado mediante el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo. Asimismo, incluye la memoria de tramitación exigible en aplicación de la 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.

A través de esta memoria se analiza el proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

A. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

1. MOTIVACIÓN.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece en el apartado 3 de su artículo 14, que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones (en adelante, ZBE)

Por su parte, el desarrollo reglamentario de dicha ley está previsto en su disposición final sexta, que faculta al Gobierno para dictar, en el ámbito de sus competencias, cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación, ejecución y desarrollo de lo establecido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

Ante la cercanía de la fecha límite para el establecimiento de las zonas de bajas emisiones, la realidad es que muchas de las entidades locales obligadas carecen de proyectos de ZBE en estado avanzado. En paralelo, entre las que sí han implementado medidas tendentes al cumplimiento de los objetivos de las ZBE, tales como restricciones de acceso o estacionamiento, existe una importante disparidad de criterios que redundan, por un lado, en inseguridad jurídica entre usuarios, empresas y ciudadanía en general y, por otro, en insuficiencias de las ZBE para la consecución de sus objetivos de mejora de la calidad del aire y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de acuerdo con lo establecido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

Se hace pues imprescindible el desarrollo de una norma específica que desarrolle y concrete el mandato genérico de establecimiento de las ZBE, concretando los requisitos mínimos y comunes para el establecimiento de las ZBE por los sujetos obligados, en cuanto a aspectos básicos tales como los objetivos del proyecto, el contenido del mismo o la extensión, delimitación y condiciones de acceso de las ZBE.

2. OBJETIVOS.

La norma se elabora con los siguientes objetivos:

- Disponer de una legislación homogénea en todo el territorio nacional, que facilite el establecimiento de ZBE a las administraciones públicas y el cumplimiento por parte de la ciudadanía, estableciendo requisitos mínimos que favorezcan la consecución de los objetivos establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo.
- Contribuir a la mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro de los municipios y territorios insulares.
- Contribuir a la mitigación del cambio climático.
- Impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles.
- Fomentar la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

3. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

Esta norma se adecúa a los principios de buena regulación, establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que han de regir las actuaciones de las administraciones públicas en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria.

De conformidad con los principios de necesidad y eficacia, este real decreto se fundamenta en el interés general, en tanto que, por un lado, desarrolla lo previsto en la disposición final sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y, por otro lado, facilita el cumplimiento de lo previsto en dicha ley a los sujetos obligados al establecimiento de ZBE y a las autoridades responsables de su control y evaluación. De igual modo, se fundamenta en la adecuada protección del medio ambiente a través de la mejora sustancial de la calidad del aire y de la reducción de la contaminación acústica gravemente perjudicial para el bienestar de los ciudadanos, así como impulsando el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles y mejorando la eficiencia energética del transporte urbano.

Esta norma cumple con el principio de proporcionalidad, ya que viene a dar respuesta concreta a la habilitación al Gobierno, contenida en la citada disposición final sexta, sobre el desarrollo reglamentario de las previsiones contenidas en la indicada ley, regulando los aspectos mínimos e imprescindibles para el fin que persigue, que es contribuir a mejorar la calidad del aire y la calidad acústica de las ciudades, protegiendo en consecuencia la salud de las personas y al medio ambiente, recogiendo únicamente aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir con las razones de interés general que la motivan.

Asimismo, se garantiza el principio de seguridad jurídica en tanto que esta iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento

jurídico, tanto nacional como de la Unión Europea, generando un marco normativo estable, predecible, integrado y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros que supone la elevada contaminación atmosférica y acústica que afecta especialmente a las grandes aglomeraciones urbanas.

El principio de transparencia está garantizado, en cuanto la norma define claramente sus objetivos y se cumplen fielmente los trámites de información y audiencia públicas que dan participación tanto al público en general como a los colectivos y sectores vinculados a la movilidad en particular, además de procederse a la consulta e información pública a través de la publicación en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Asimismo, se dará audiencia a los ministerios afectados, las comunidades autónomas, las ciudades de Ceuta y Melilla y las entidades locales, y a través del trámite de información pública a los sectores más representativos potencialmente afectados, de acuerdo con lo dispuesto en la 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 (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE) y con lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. Además, en su momento, el proyecto será sometido al Consejo Asesor del Medio Ambiente.

Finalmente, en aplicación del principio de eficiencia, este proyecto de real decreto no establece cargas administrativas suplementarias, por lo que no requerirá el incremento de los recursos humanos y económicos disponibles por la Administración General del Estado. Asimismo, la norma asegura la máxima eficacia en la consecución de sus objetivos con los menores costes posibles al evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos y a las empresas, tratando de simplificar y racionalizar la gestión administrativa en esta materia.

4. ALTERNATIVAS

La elaboración y publicación de esta norma ha sido la primera alternativa considerada, estando apoyada por el contenido de la disposición final sexta, de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, en la que se habilita al Gobierno para que en el ámbito de sus competencias apruebe cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación, ejecución y desarrollo de lo establecido en dicha ley.

La alternativa de naturaleza no normativa (no desarrollar la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y apoyarse en otro tipo de instrumentos no vinculantes) implicaría un nivel de incertidumbre e inseguridad jurídica no deseable entre usuarios, administraciones y ciudadanía en general, así como el mantenimiento de las dificultades ya mencionadas que se vienen registrando en el establecimiento de las ZBE por parte de las entidades locales y en la consecución de sus objetivos de mejora de la calidad del aire y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

En este sentido, las «Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE)» publicadas recientemente por el Ministerio para la Transición Ecológica

y el Reto Demográfico, fueron bien acogidas por ciudadanos y organizaciones como una herramienta útil, pero insuficiente desde el punto de vista de su vinculación jurídica.

En lo que respecta a posibles alternativas sobre el rango normativo, al tratarse de un desarrollo reglamentario de la 7/2021, de 20 de mayo, se ha optado por resulta necesario que dicho rango normativo corresponda a un real decreto.

5. PLAN ANUAL NORMATIVO

El proyecto no está incluido en el PAN de 2022, ya que a la fecha de aprobación de dicho Plan, aún no se había iniciado la tramitación de la presente norma, por lo que no había seguridad de poder aprobarlo en dicho año.

B. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. CONTENIDO

Se definen y establecen en la norma los requisitos mínimos, a tener en cuenta por las administraciones obligadas, a la hora de establecer las zonas de bajas emisiones referidas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo..

La norma se estructura en quince artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria y dos disposiciones finales, siendo completada por dos anexos.

El contenido de la parte dispositiva se concreta en los siguientes artículos:

Artículo 1. Objeto y finalidad

Se concreta que el objeto del real decreto es establecer los requisitos mínimos de los proyectos de ZBE, con la finalidad principal de contribuir a mejorar la salud de la ciudadanía y del medio ambiente y la calidad de vida urbana.

Se especifica que las ZBE serán definidas y reguladas, por los sujetos obligados, en sus respectivos instrumentos de movilidad sostenible.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Se indica que el establecimiento de ZBE resulta en todo caso obligatorio para aquellos sujetos mencionados en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo. Igualmente, todos los proyectos de ZBE que aprueben las entidades locales a partir de la fecha de entrada en vigor de la norma quedan dentro del ámbito de aplicación del mismo.

Artículo 3. Objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones.

Se indican los distintos objetivos, en cada ámbito de acción, que persigue la aprobación de la norma y la obligación por parte de las entidades locales de establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para cada uno de los mencionados ámbitos.

Artículo 4. Delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones

Se concretan los criterios mínimos y comunes en cuanto a delimitación, tamaño y diseño de las ZBE.

Artículo 5. Restricción de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos y etiquetado ambiental.

Se estipula que las ZBE deberán impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles mediante medidas que tengan en cuenta un orden jerárquico de modos de transporte de menos a más contaminantes.

Se señala la obligación de establecer prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos según su potencial contaminante, de acuerdo a la clasificación ambiental vigente y en línea con la llamada pirámide invertida de movilidad sostenible.

Se establece asimismo la necesidad de justificar suficientemente las posibles excepciones a esta norma general, siempre que se garantice el cumplimiento de los objetivos del artículo 3.

Artículo 6. Integración del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones con otros instrumentos de planificación.

Se establece que los proyectos de ZBE deben ser coherentes con los diversos instrumentos de planificación nacional, autonómica y local en materias como eficiencia energética y clima, calidad del aire, ruido, movilidad o planeamiento urbanístico.

Artículo 7. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de calidad del aire.

Se establecen la obligación de concretar objetivos cuantificables de calidad del aire en la ZBE, que deben suponer una mejora respecto de la situación de partida y que, en todo caso, deben cumplir con los valores de calidad del aire previstos en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero y promover una mayor reducción de las emisiones de acuerdo con los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud.

Además, las ZBE deberán contribuir a la mejora de la calidad del aire en el conjunto del municipio y en caso de que en el área incluida en una ZBE se superen los valores de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, los objetivos y medidas adoptados deberá contribuir a alcanzar su cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando la eficacia de las medidas.

Artículos 8. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética.

Se concreta en estos artículos que las ZBE deberán contribuir a los objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de modo coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC (2021-2030) y de forma proporcional al peso de las emisiones. En este sentido, los proyectos de ZBE establecerán objetivos a 2030 de mejora, evaluables por los indicadores incluidos en la categoría 2 del anexo II.

Además, las entidades locales facilitarán la instalación de puntos de recarga o suministro de combustibles limpios como el hidrógeno, podrán introducir medidas complementarias dentro del sector de la edificación, medidas para la sustitución de sistemas de calefacción, rehabilitación energética eficiente y fomento de sistemas de climatización sin emisiones.

Del mismo modo, se podrán incorporar intervenciones en zonas urbanas de carácter adaptativo, como las orientadas a atenuar el efecto de isla de calor, el aumento de zonas verdes urbanas con especies adaptadas, etc.

Artículo 9. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de ruido.

Se determina que las ZBE deberán incorporar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que les sean aplicables, y que dependerán de la zonificación acústica establecida por la autoridad competente.

Se deberán integrar en las ZBE las posibles Zonas Tranquilas que pudiesen haberse delimitado o que se delimiten en el futuro.

Artículo 10. Contenido mínimo del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones y plazos de revisión.

Antes de establecer una ZBE, se debe elaborar un proyecto que incluya, al menos, el contenido del anexo I.

Se establece asimismo la obligación de informar a la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT) sobre el contorno de las ZBE, los horarios si los hubiera, los vehículos permitidos en base a su etiqueta ambiental (señal V-25) etc.

Por último, se dispone que el proyecto de ZBE se revisará al menos cada cuatro años.

Artículo 11. Información pública.

Se recogen los requerimientos en materia de información pública y participación en los términos previstos por la Ley 27/2006, de 18 de julio.

Artículo 12. Sistema de monitorización y seguimiento.

Se establece la obligación de disponer de un sistema de monitorización y seguimiento continuo en la ZBE y en las zonas colindantes, que incluya los indicadores incluidos en el anexo II u otros equivalentes.

Artículo 13. Gobernanza y participación pública.

Se establece la necesidad de coordinación y cooperación permanentes entre administraciones, singularmente en los territorios insulares y en atención a la distribución urbana de mercancías.

Por otro lado, se incide en la obligación de que en el proceso de diseño e implementación de las ZBE se garantice la participación de los diferentes agentes sociales y organizaciones representativas que puedan tener intereses afectados.

Artículo 14. Señalización

Establece que las ZBE se señalarán de forma clara y reconocible en los puntos de acceso a la misma, utilizando para ello la señalización prevista en la Instrucción MOV 21/3, aprobada por la DGT el día 2 de junio de 2021.

Artículo 15. Régimen sancionador.

Se establece el régimen sancionador en caso de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento por parte de los usuarios, remitiendo para ello a la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Disposición adicional única. Actualización de objetivos de las zonas de bajas emisiones.

La Disposición adicional tiene por objeto la adaptación de los objetivos de los proyectos de ZBE, en función de las futuras modificaciones normativas en materia de calidad del aire, ruido, cambio climático y eficiencia energética.

Disposición transitoria única. Adecuación de proyectos de zonas de bajas emisiones.

La Disposición transitoria establece que las ZBE aprobadas antes de la entrada en vigor del real decreto deberán adecuarse antes de 4 años.

Disposición final primera. Modificación de anexos.

Dispone que por orden ministerial podrán modificarse los anexos.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Dispone que el real decreto entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Anexos.

Se completa la norma con dos anexos.

El primero de ellos, como ya se ha referido, recoge cuál ha de ser el contenido mínimo que integre los proyectos de ZBE: localización del área objetivo de mejora de calidad del aire y acústica; información general; autoridades responsables; análisis y proyección de los ahorros en consumo de energía final en el transporte; análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación previstos; naturaleza y evaluación de la contaminación; origen de la contaminación; objetivos cuantificables; análisis de la situación; lista y descripción de las medidas previstas, calendario de aplicación, sinergias con otros instrumentos, estimación de la mejora de la calidad del aire y calidad acústica; cambio modal que se espera conseguir; evidencias epidemiológicas y perspectiva de protección de salud pública, y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos; soluciones tecnológicas o no tecnológicas para la implantación de la ZBE; análisis jurídico de la naturaleza, derechos y obligaciones de la ZBE que se pretende implantar en el municipio e instrumentos adecuados para su puesta marcha; medidas de transformación y mejora de la red de transporte público, red peatonal y red ciclista, con calendario de entrada en servicio; análisis de impacto social, de género y económico e implicaciones para la economía local de la ZBE; procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión; definición de indicadores; y plan de sensibilización, comunicación y participación.

En el segundo de los anexos, de contenido técnico, se recogen los indicadores de monitorización y seguimiento para cada una de las siguientes cuatro categorías: calidad del aire, cambio climático y movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética.

2. ANÁLISIS JURÍDICO

2.1. FUNDAMENTO JURÍDICO Y RANGO NORMATIVO

Como ya se ha apuntado, el presente real decreto desarrolla la Ley 7/2021, de 20 de mayo, que en su artículo 14.3 establece la obligación por parte de determinadas entidades locales de adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, parte de la necesidad de establecer un marco jurídico estable en línea con el compromiso asumido por España en el ámbito internacional y europeo de descarbonización de la economía y de la sociedad. Un marco con las señales necesarias para proporcionar seguridad e información a todas las Administraciones públicas, a las personas y a las empresas en sus

procesos de decisión actuales, para integrar adecuadamente el riesgo y las oportunidades del cambio climático.

Uno de los objetivos fundamentales de la ley es garantizar la coordinación de las distintas políticas sectoriales, asegurando la coherencia entre ellas y buscando las sinergias encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático, ocupando un lugar muy destacado entre ellas las políticas de movilidad sostenible.

Sabemos que el transporte es el responsable de aproximadamente una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Unión Europea, aumentando significativamente estos porcentajes cuando hablamos de zonas urbanas. Uno de los cambios más relevantes que debe hacerse para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París es el que incide en la promoción de una movilidad sin emisiones. Todos los medios de transporte deben contribuir a la descarbonización del sistema de movilidad.

En este sentido, desde la Unión Europea se está apostando en esta dirección. Así, la “Estrategia de reducción de emisiones a largo plazo a nivel comunitario” apunta a tres áreas de acción prioritarias:

- i) aumentar la eficiencia del sistema de transporte;
- ii) acelerar el despliegue de energía alternativa de baja emisión para el transporte; y
- iii) avanzar hacia vehículos de cero emisiones.

Los pasos que se están dando en España siguen la misma senda. Pero es importante, como ya se ha apuntado, que la transición hacia una movilidad más sostenible se lleve a cabo de manera ordenada, dando las señales necesarias a todos los agentes involucrados, ya sean administraciones, usuarios, empresas o ciudadanía en general.

De esta manera, la presente norma desarrolla la obligación impuesta a los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y 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, de establecer en sus territorios zonas de bajas emisiones.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, define las zonas de bajas emisiones como el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Añade la Ley, que 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.

Con la norma proyectada se concreta y desarrolla la regulación que lleva a cabo la Ley 2/2021, de 20 de mayo, generando un marco normativo básico más completo, preciso, predecible y estable, dotado a su vez de la suficiente flexibilidad para ofrecer, en su aplicación por parte de las entidades locales, una solución adecuada en materia movilidad urbana sostenible que permita la consecución de los objetivos de mejora de la calidad del aire y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

En lo que respecta al rango de la norma, se señala que al tratarse del desarrollo de la previsión contenida en la disposición final sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, en la que se establece la habilitación a favor del Gobierno para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación, ejecución y desarrollo de lo establecido en dicha, debe emplearse la forma de real decreto. Además, el rango normativo propuesto se considera el instrumento más adecuado para conseguir los fines perseguidos, esto es, mejorar la calidad del aire y acústica de nuestras ciudades, mitigar el cambio climático, impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles y mejorar la eficiencia energética del transporte urbano.

2.2. RELACIÓN CON OTRAS NORMAS DE DERECHO INTERNO Y DE LA UE

En cuanto a su relación con el Derecho de la Unión Europea y el Derecho nacional, el real decreto proyectado asume los compromisos asumidos por España a nivel comunitario e internacional, y por lo tanto es congruente con la voluminosa normativa comunitaria y nacional que se ha venido adoptando en los últimos años y cuya relación más actualizada se detalla a continuación:

La normativa europea sobre calidad del aire en vigor, viene representada por 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 la Directiva 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, donde se establecen unos objetivos de calidad del aire para la protección de la salud humana y el medio ambiente en su conjunto.

En el marco de la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones, se han adoptado varios reglamentos comunitarios, entre los que destacan el Reglamento (UE) 2019/631, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y fija reducciones del 37,5% de emisiones de CO₂ de turismos para 2030 partiendo de unos niveles ya ambiciosos en 2021, y se marca como referencia al menos un 35% de vehículos de cero o bajas emisiones (inferiores a 50gCO₂/km) para 2030 y el Reglamento (UE) 2019/1242, por el que establecen objetivos de reducción a vehículos pesados nuevos en 2025 y 2030.

Destacar igualmente la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2018 relativa al fomento del uso de energía

procedente de fuentes renovables, que establece un objetivo vinculante para la Unión Europea en relación con la cuota general de energía procedente de fuentes renovables en el consumo final bruto de energía en 2030. Esta Directiva define asimismo normas relativas al transporte y criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa.

A nivel nacional, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera establece en su artículo 16.4 que "(...) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros"

El artículo 25 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, establece que los Planes de Acción a corto plazo "podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos. Esos planes de acción podrán incluir medidas relativas al tráfico de vehículos de motor, a aeronaves en ciclo de aterrizaje y despegue, a obras de construcción, a buques amarrados y al funcionamiento de instalaciones industriales o el uso de productos y a la calefacción doméstica. En el marco de esos planes, también podrán preverse acciones específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños."

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, dedica todo un capítulo a las políticas de Transporte y Movilidad Sostenible. Definiendo en su artículo 100 que las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, perseguirán los siguientes objetivos:

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Por su parte, el artículo 7.g del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías.

En materia de ruido, las zonas de bajas emisiones que se definan pueden incorporar, entre sus objetivos, el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que sean aplicables en las áreas en las que se encuentran, y que dependen de la zonificación acústica que se haya establecido por la autoridad competente (en general los ayuntamientos), de acuerdo al artículo 5 y 13 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Por otra parte, en la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, se contemplan las dos figuras de protección siguientes: las zonas en las aglomeraciones y las zonas en campo abierto. Entre los objetivos perseguidos para las Zonas de Bajas Emisiones se incorpora la consecución de una calidad sonora adecuada para la población de estas áreas.

2.3. ENTRADA EN VIGOR

La norma entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”. Este real decreto no impone de manera directa nuevas obligaciones a personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional, por lo que no es de aplicación a este caso el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

3. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

De acuerdo con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, este proyecto de real decreto por el que se desarrolla la Ley 7/2021, de 20 de mayo, en los aspectos relativos al establecimiento de zonas de bajas emisiones, de conformidad con lo previsto en la disposición final sexta, se han seguido los siguientes trámites:

3.1. REUNIONES TÉCNICAS PREVIAS A LA ELABORACIÓN DEL TEXTO

3.2. CONSULTA PÚBLICA PREVIA.

De conformidad con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se ha omitido la fase de consulta previa en la elaboración del real decreto por dos motivos: en primer lugar, la norma regula un aspecto meramente parcial de los planes de movilidad urbana sostenible que establece la Ley 7/2021, de 20 de

mayo; y en segundo lugar, la norma carece de efectos significativos sobre la actividad económica.

Por otra parte, se llevó a cabo un proceso de información y participación pública previo a la publicación de las «Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE)».

3.3. TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

La información pública relativa al proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, ha estado disponible en el apartado de Participación Pública en la web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico www.miteco.gob.es/es/ desde el 21 de abril hasta el 13 de mayo de 2022, ambos inclusive.

Al concluir el trámite de información, se habían recibido XXX comentarios y propuestas, procedentes de XXX

Todas las observaciones recibidas, cuyos aspectos más destacados se relacionan seguidamente, se recogen y se valoran en el anexo III adjunto:

- XXX
- XXX
- XXX

3.4. TRÁMITE DE AUDIENCIA A COMUNIDADES AUTÓNOMAS, ENTIDADES LOCALES Y DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

El trámite de audiencia a las comunidades autónomas se realizó a través de una consulta a la Comisión de Cooperación en materia de Calidad Ambiental y a las entidades locales a través de la Federación Española de Municipios y Provincias, se realizó formalmente de manera simultánea al trámite de información pública del proyecto de norma.

El borrador del Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las ZBE, se ha consensado a nivel interno con la Secretaría de Estado de Energía y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía y con la Dirección General de la Oficina de Cambio Climático.

Asimismo, se ha consultado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y al Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico.

Se han recibido observaciones y aportaciones por parte de XX CCAA () que son analizadas y valoradas y, junto con su resultado, se incluyen en el anexo IV a esta Memoria. Siendo sus aspectos más destacados los siguientes:

- XXX
- XXX
- XXX

3.5. INFORME DEL CONSEJO ASESOR DE MEDIO AMBIENTE

El proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones ha sido sometido a estudio y debate por el Pleno del Consejo Asesor de Medio Ambiente celebrado el XXX.

3.6. INFORMES DE MINISTERIOS Y ORGANISMOS PÚBLICOS AFECTADOS

Así mismo, la Secretaría General Técnica del Ministerio ha solicitado informe a los siguientes Ministerios y Organismos públicos potencialmente afectados:

- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.
- Ministerio de Política Territorial, previsto en el artículo 26.5, párrafos quinto y sexto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
- Ministerio del Interior (DGT)
- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, previsto en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

Habiendo recibido las observaciones y propuestas, que, junto con su valoración e indicación de los cambios introducidos en el texto del proyecto de norma, se incluyen en el anexo V a esta Memoria, y cuyos aspectos más destacados son los siguientes:

Ministerio	Comentarios recibidos y modificaciones realizadas en el texto
Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital	XXX
Secretaría General Técnica	XXX
Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital	XXX
Secretaría General del Tesoro y Financiación Internacional	
Ministerio de Política Territorial y Función Pública	XXX
Secretaría General	

Técnica	
Ministerio de Política Territorial y Función Pública Secretaría General de Coordinación Territorial	XXX
Ministerio de Industria Comercio y Turismo Secretaría General Técnica	XXX

3.7. DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO

Adicionalmente, por ser un reglamento o disposición de carácter general dictada en ejecución de la disposición final sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, el proyecto de real decreto será remitido para dictamen del Consejo de Estado, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

Finalmente, tras la aprobación de la norma, se procederá a su publicación y entrada en vigor.

C. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

Esta norma tiene naturaleza jurídica de legislación básica de acuerdo con lo establecido en el artículo 149.1.23ª (protección del medio ambiente) de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre la legislación básica en materia de protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección, y de lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación general de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Por otro lado, en virtud de la facultad del Gobierno de España para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación, ejecución y desarrollo de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, se dicta este real decreto para desarrollar lo previsto en la disposición final sexta de dicha Ley, en lo que hace referencia al establecimiento de zonas de bajas emisiones.

Finalmente, hay que señalar que el ejercicio de esta competencia por parte del Estado no vulnera en ningún caso el orden competencial constitucionalmente

establecido, en tanto en cuanto, nada impide que las comunidades autónomas, puedan establecer disposiciones adicionales de protección. Y tampoco se vulnera la autonomía local para la aprobación de las ordenanzas oportunas por las que se crean las ZBE.

D. ANALISIS DE IMPACTOS.

1. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.

- *Impacto económico general.*

En general se considera que la presente norma no tendrá impacto sobre la economía en general.

- *Efectos sobre la competencia en el mercado y unidad de mercado.*

No se aprecia que la norma propuesta introduzca elementos que distorsionen la competencia en el mercado de manera significativa. Más bien al contrario, como se ha señalado, las disposiciones del real decreto pretenden mejorar la seguridad jurídica, la homogeneidad de trato y la certidumbre tanto para las administraciones como para los usuarios de las ZBE.

En cuanto a la adecuación a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, el proyecto de real decreto tiene en cuenta los principios de la citada ley ya que no se exigen nuevos requisitos económicos, ni nuevas obligaciones a los operadores económicos.

En todo caso, la valoración concreta de los posibles impactos por razón de competencia sólo podrá efectuarse de manera particularizada para cada una de las ZBE creadas por las administraciones en el ámbito de sus competencias, en función de las específicas condiciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas.

- *Análisis de las cargas administrativas.*

La aplicación de este real decreto por parte de los sujetos obligados, en este caso, las entidades locales que aprueben las ordenanzas de creación de las ZBE, no supone de por sí la implantación de cargas administrativas para los particulares.

Todo ello sin perjuicio de las cargas que lleve aparejada la aplicación de las ordenanzas correspondientes de ZBE, por lo que dichas cargas no podrán ser estimadas adecuadamente hasta la concreta aplicación del real decreto por parte de las entidades locales obligadas, mediante sus correspondientes instrumentos de movilidad urbana sostenible.

- *Impacto presupuestario*

El presente proyecto de real decreto no supone un incremento de dotaciones presupuestarias ni de retribuciones de personal de la administración central ni de las administraciones autonómicas.

Cabe esperar un cierto, pero indeterminado, impacto presupuestario en las administraciones locales responsables de su efectiva aplicación, tanto en términos de ingresos como de gastos. Llevar a cabo la valoración neta de dicha incidencia resulta imposible en estos momentos, pues dependerá de la efectiva puesta en práctica de los instrumentos de movilidad urbana sostenible por parte de las autoridades competentes. En todo caso, cabe esperar un cierto nivel de gasto público tanto en materia de personal (Policía y Agentes de Movilidad, personal técnico, etc.); como en recursos materiales (semáforos, señalización, balizamiento, radares, etc.), tecnológicos o de servicios. En relación a los ingresos, cabe esperar que estos se produzcan en aplicación de sanciones por infracción de las ordenanzas, tasas o precios públicos por aprovechamiento u ocupación del dominio público, autorizaciones de paso y circulación, estacionamiento, etc.

Por Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, publicada en el BOE nº 201, de 23 de agosto, se aprobaron las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la primera convocatoria correspondiente al ejercicio 2021 para participar en el proceso, en régimen de concurrencia competitiva.

El día 17 de febrero de 2022, se publicó la Resolución provisional de la Secretaria general de transportes y movilidad de concesión de dichas ayudas.

Así, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha resuelto provisionalmente la primera convocatoria en concurrencia competitiva del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación sostenible y digital del transporte urbano, incluido en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y ha adjudicado los 1.000 millones de euros presupuestados en esta convocatoria a 170 municipios de más de 20.000 habitantes y a dos entes supramunicipales.

Las actuaciones subvencionadas deberán estar ejecutadas a más tardar el 31 de diciembre de 2024.

2. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA.

a) Impacto por razón de género

A los efectos de lo dispuesto en la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno; y en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva entre hombres y mujeres, se informa que el presente proyecto de real decreto tiene un impacto de género

positivo y no contiene ninguna medida discriminatoria por razón de género, que pueda incumplir el principio de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres ni atentar contra el mismo.

Los más recientes estudios sobre movilidad y perspectiva de género demuestran que el género es un diferenciador importante en la movilidad urbana. Las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día.

En este sentido, se espera que la presente norma, por su reorganización de los espacios públicos, su apuesta por el transporte público, los desplazamientos a pie y en bicicleta y, en general, la pacificación del medio urbano, suponga un impacto positivo en materia de género e igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

b) Impacto en la infancia, la adolescencia y la familia

Conforme al análisis de impacto en la familia de acuerdo con lo exigido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, introducida por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, así como del análisis del impacto sobre la infancia y la adolescencia, derivado del artículo 22 de la Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor de modificación parcial del Código Civil, y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, igualmente introducido por la Ley 26/2015, de 28 de julio, se prevé un impacto positivo en las familias, la infancia y la adolescencia, teniendo en cuenta que el real decreto se aprueba en beneficio de las generaciones presentes y futuras, lo cual inspirará la aplicación y desarrollo de todo el articulado por parte de los sujetos obligados. Específicamente, se prevé un impacto positivo en la infancia, identificado como uno de los potenciales colectivos vulnerables a los impactos del cambio climático y de la mala calidad del aire.

Más particularmente, la norma dispone que en el diseño de las ZBE se considerarán zonas de especial protección aquellas en las que la población sea más vulnerable, como los entornos escolares y hospitalarios o las residencias de ancianos. En estas zonas, se podrán establecer objetivos y medidas adicionales.

3. IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO.

Este proyecto de real decreto supone avanzar significativamente en la protección del medio ambiente y en la salud de las personas. El principal impacto sobre el medio ambiente es lograr la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que tendrá como efecto colateral una reducción significativa de emisiones de contaminantes atmosféricos, como dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión, mejorando así la calidad del aire de las áreas urbanas, con los efectos positivos sobre la protección de la salud y la vida que ello conlleva.

4. OTROS IMPACTOS.

a) Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Se prevé un impacto positivo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, en los términos contemplados en el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos más contaminantes conllevan, más allá de los beneficios en ruido o calidad del aire, una mejora sustancial en el calmado del tráfico, la seguridad vial y en general de calidad de la experiencia urbana, del paseo y de pacificación del medio urbano. Todo ello supone un claro impacto positivo en relación a la accesibilidad y no discriminación en el ámbito de los espacios públicos urbanizados.

b) Impacto en materia medio ambiental

Además de los impactos positivos en calidad del aire a los que se ha hecho referencia en el análisis de impacto por razón de cambio climático, en materia de ruido se prevé igualmente un impacto medioambiental positivo en las áreas urbanas, consistente en una reducción de la contaminación acústica, como consecuencia de la limitación de circulación de los vehículos de tracción mecánica más contaminantes, que se corresponden normalmente con los más ruidosos.

En materia de eficiencia energética, se espera un impacto positivo al promover el uso de energías renovables y de suministro de combustibles alternativos en el ámbito de la movilidad urbana; y al favorecer el uso de transporte público y medios autopropulsados.

c) Impacto en materia de salud pública

Se prevé un impacto positivo sobre la salud pública y sobre la salud individual de las personas, como consecuencia de la mejora sustancial de la calidad del aire por la reducción de las emisiones y partículas derivadas del tráfico rodado, la reducción de la siniestralidad vial y la reducción de la contaminación acústica.

E. EVALUACIÓN EX POST

Una vez considerado lo dispuesto en el artículo 28.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, así como el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, se considera que la norma no debe ser

objeto de evaluación por sus resultados y, por tanto, no se contemplan mecanismos de evaluación ex post.



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE
CALIDAD Y EVALUACIÓN
AMBIENTAL

ANEXO I

APORTACIONES DE LOS MIEMBROS DEL GRUPO DE TRABAJO XXX SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO XXX POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

ANEXO II

**APORTACIONES DE LAS ASOCIACIONES Y EMPRESAS EN LA CONSULTA PÚBLICA
PREVIA SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO XXX POR EL QUE SE REGULAN LAS
ZONAS DE BAJAS EMISIONES**

ANEXO III

APORTACIONES DE ASOCIACIONES Y EMPRESAS SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO XXX POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES, SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA.

ANEXO IV

APORTACIONES DE LOS MIEMBROS DEL GRUPO DE TRABAJO DE GARANTÍAS FINANCIERAS SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO XXX POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

ANEXO V

INFORMES DE MINISTERIOS Y ORGANISMOS PÚBLICOS AFECTADOS SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO XXX POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES
