

### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO DE

**82****LAS ROZAS DE MADRID**

## ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 21 de noviembre de 2024, adoptó acuerdo de aprobación definitiva de la ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local, se procede a la íntegra publicación de la misma:

**ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El artículo 45 de la Constitución Española establece como principio rector de la política social y económica, la protección y conservación del medio ambiente como medio de desarrollo adecuado para las personas. Dicha protección implica dos tipos de actuaciones, las preventivas y las correctivas, configurándose las primeras como fundamentales para el mantenimiento de la riqueza económica y social de las ciudades.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética prevé el establecimiento de zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE) con el fin de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero. Para la consecución de dichas mejoras en la calidad del aire y la mitigación del cambio climático, es necesario, en consonancia con lo dispuesto en el preámbulo de la citada Ley, fijar objetivos concretos y cuantificables, que puedan ser convenientemente monitorizados y evaluados.

Asimismo, en su artículo 14.3, establece que los municipios españoles de más de 50.000 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 reduzcan las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos, entre otras, el establecimiento de ZBE. El establecimiento de estas ZBE es pues una obligación legal que posibilita la aplicación de medidas incluidas en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, y de los compromisos adquiridos mediante la Declaración de Emergencia Climática.

En este sentido, el 9 de septiembre de 2022, la Junta de Gobierno Local de Las Rozas de Madrid aprobó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad, en adelante PMUS, que combina el fomento de las medidas más tradicionales (carril bici, sendas peatonales...), con iniciativas innovadoras y tecnológicas que contribuyen al crecimiento inteligente, eficiente y conectado de la ciudad, y que permiten un desarrollo urbano que prioriza la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos de transporte no motorizados, siempre respetando el medio ambiente. Entre estas iniciativas, el PMUS de Las Rozas de Madrid esboza las principales características y objetivos de la ZBE municipal.

De forma paralela, con el ambicioso objetivo de alcanzar la neutralidad climática en el año 2030, se ha redactado el Plan de Reducción de Emisiones “Las Rozas Objetivo Cero 2030”, aprobado por la Junta de Gobierno Local el 2 de junio de 2023 y que establece un conjunto de medidas para la reducción de la huella de carbono municipal en los ámbitos del ahorro y la eficiencia energética, la utilización de energías limpias, la reducción del consumo de combustibles fósiles y la absorción de CO<sub>2</sub>.

Además de lo anterior, el Decreto 140/2017, de 21 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el protocolo marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) en la Comunidad de Madrid, y que ha sido modificado por el Decreto 38/2023, de 19 de abril, establece tres niveles de actuación en función de las concentraciones de NO<sub>2</sub>. En dicho Decreto se expone que los municipios de más de 75.000 habitantes deben aprobar un Protocolo de actuación aplicable durante los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, circunscrito a su término muni-

cial, donde definan los niveles de actuación, posibles escenarios, descripción de las medidas a adaptar y su aplicación.

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. Estas medidas de restricción del tráfico urbano no se pueden aplicar de manera indiscriminada y requiere de una planificación y estudios que demuestren su necesidad con el objetivo final de protección del medio ambiente.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, publicado en el “Boletín Oficial del Estado” al día siguiente, en su segundo artículo indica que las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa. Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas ZBE, teniendo en cuenta los instrumentos de planificación local.

En el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid se ha aprobado en sesión de la Junta de Gobierno Local de fecha 7 de noviembre de 2023, y de forma previa a esta ordenanza, el proyecto de Implantación de la Zona de Bajas Emisiones siendo expuesto en información pública mediante publicación en BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID de fecha 13 de noviembre de 2023, núm. 270, pág. 170, y aprobado definitivamente por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 29 de diciembre de 2023. Se trata de un documento técnico que aborda extensamente las medidas a adoptar para la consecución de los objetivos de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, entre las que se encuentra la presente ordenanza como documento esencial en el funcionamiento de la ZBE en el término municipal de Las Rozas de Madrid.

La presente ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, de forma plenamente coherente con el resto del ordenamiento jurídico autonómico, nacional y de la Unión Europea, generando con ello un marco normativo que garantiza la protección de la salud humana de acuerdo con las prescripciones de la Organización Mundial de la Salud y otras instituciones europeas como la Agencia Europea del Medioambiente, mediante la mejora de la calidad del aire y la protección de medio ambiente urbano.

En virtud del principio de necesidad, la aprobación de esta ordenanza resulta el instrumento jurídico imprescindible para lograr la consecución de las razones de interés general que motivan su aprobación: la protección del derecho constitucional a la salud mediante la conservación, protección y mejora de un medio ambiente urbano adecuado para su propia vida y para el desarrollo de la persona en condiciones adecuadas de salud pública y el resto de intereses generales previamente expuestos que únicamente pueden ser alcanzados en el ámbito competencial mediante una disposición de carácter general con forma de ordenanza municipal.

Por otro lado, la presente ordenanza satisface el principio de proporcionalidad por cuanto ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios para satisfacer dichos objetivos e intereses generales.

Por su parte, la ordenanza obedece al principio de eficiencia, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general previamente descritos evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.

## TÍTULO I

### Disposiciones generales

Artículo 1. *Naturaleza y fundamento.*—El Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, de conformidad con las competencias que el artículo 25.2.b) de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local, le otorga en materia de medio ambiente urbano, tráfico, estacionamiento de vehículos, movilidad y transporte colectivo urbano; en virtud del principio de autonomía local establecido en la Constitución Española, y en ejercicio de la po-

testad reglamentaria atribuida en el artículo 4 de la citada Ley, dicta la presente ordenanza Municipal en desarrollo de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Art. 2. *Objeto.*—Esta ordenanza municipal establece la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE) dentro del municipio de Las Rozas de Madrid. Se entenderá por ZBE, según definición de la Ley 7/2021: 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 medidas de reducción de las emisiones de los sectores productivos así como restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación acústica 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.

Art. 3. *Competencia municipal para regular la ZBE.*—1. Conforme a lo establecido en el artículo 25.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el medio ambiente urbano, el tráfico, el estacionamiento de vehículos, la movilidad y el transporte colectivo urbano son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.

2. La competencia para el establecimiento y regulación de la ZBE mediante la aprobación de la presente ordenanza viene atribuida por:

- La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo art. 14.3.a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios.
- El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales, y parara el cierre de determinadas vías.
- El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
- El Decreto 140/2017, de 21 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el protocolo marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) en la Comunidad de Madrid, modificado por el Decreto 38/2023, de 19 de abril.

Art. 4. *Proyecto Técnico.*—1 Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto técnico que contendrá como mínimo:

- Una información general que refleje el tipo de zona, una estimación de la superficie contaminada y de la población expuesta, y los órganos municipales responsables de la elaboración y ejecución de la ZBE.
- La delimitación del perímetro y superficie de la ZBE, que debe ser adecuada, suficiente y proporcional para el cumplimiento de los objetivos establecidos para la ZBE.
- La naturaleza, origen y evaluación de la contaminación.
- Las medidas de mejora de la calidad del aire y de la calidad acústica, y calendario de aplicación.
- El sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en la ZBE.
- Un análisis de coherencia del proyecto técnico de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.

2. El proyecto técnico de la ZBE será revisado, al menos a los tres años de su entrada en vigor y posteriormente al menos cada cuatro años, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y, en su caso, modificar las medidas de intervención establecidas en esta ordenanza.

3. El Ayuntamiento, por medio de los anuncios en su página web institucional, someterá a información pública los proyectos técnicos de sus ZBE durante un periodo no inferior a 30 días hábiles.

Art. 5. *Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación.*—1. La implementación de la ZBE debe estar integrada y ser coherente con los instrumentos municipales de planificación urbana estratégica y normativa de calidad del aire

y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

2. La ZBE tendrá una vigencia permanente e incorporará, al menos, las medidas de intervención que se establecen en esta ordenanza.

3. Con la entrada en vigor de la presente ordenanza se procederá a la implantación de la ZBE de acuerdo con el proyecto técnico.

4. El establecimiento de nuevas ZBE o la modificación de las vigentes será competencia del Pleno municipal y se realizará mediante la modificación de la presente ordenanza y la incorporación del correspondiente proyecto técnico justificativo.

## TÍTULO II

### Regulación y gestión de la ZBE

Art. 6. *Ámbito de aplicación y delimitación de la ZBE.*—1. El ámbito territorial de aplicación de esta ordenanza abarca la ZBE dentro del territorio del municipio, con la delimitación establecida en el proyecto técnico de ZBE.

2. El municipio de Las Rozas de Madrid se ha dividido en 8 núcleos urbanos. El perímetro de la ZBE comprende el suelo urbano que engloba a los 8 núcleos urbanos dejando fuera de su perímetro las zonas naturales interiores y limítrofes con las que cuenta el municipio (zonas urbanas del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y del Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su entorno, así como la Dehesa de Navalcarbón y el Espacio Natural de la cuenca del arroyo Lazarejo), así como los ejes viarios de alta densidad de competencia supramunicipal (M-505, M-50, A6 y sus vías de servicio).

El núcleo urbano n.º 1 comprende las siguientes unidades de gestión:

- Casco Urbano.
- Maracaibo-La Hiedra.
- El Abajón.
- Cornisa Yucatán.

El núcleo urbano n.º 2 comprende las siguientes unidades de gestión:

- Parque Empresarial.
- Valle del Roncal y Coruña XXI.
- Marazuela Vieja.
- Marazuela Nueva.

El núcleo urbano n.º 3 comprende las siguientes unidades de gestión:

- Los Castillos.  Europolis.

El núcleo urbano n.º 4 comprende las siguientes unidades de gestión:

- Lazarejo.
- El Cantizal.
- Monte Rozas.  Villarrozas.
- Entremontes.  El Mirador.

El núcleo urbano n.º 5 comprende las siguientes unidades de gestión:

- Punta Galea.
- Parque Rozas.
- Pinar de Las Rozas de Madrid.
- Parque Empresarial.  La Chopera.

El núcleo urbano n.º 6 comprende las siguientes unidades de gestión:

- El Golf.
- Molino de la Hoz.

El núcleo urbano n.º 7 que comprende las siguientes unidades de gestión:

- Los Peñascales – Pedrosillo.
- Matas Norte.
- Barrio Renfe.
- Matas Sur.

El núcleo urbano n.º 8 comprende la siguiente unidad de gestión:

- Montecillo.

Art. 7. *Señalización de la ZBE.*—1. La señalización de la ZBE cumplirá con lo especificado en las Secciones 3 y 4, así como con el Anexo I, de la Instrucción MOV 21/3 sobre Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas, de 2 de junio de 2021, del Ministerio del Interior – Dirección General de Tráfico, o la vigente en su momento.

2. La ZBE estará señalizada en los puntos de acceso al municipio (señalización de preaviso), así como en los núcleos urbanos en los que se divida el término municipal con regulación de tráfico rodado (señalización de sectorización y puerta de entrada), de modo que permita identificar la entrada en una ZBE, y si se encuentra activado o no, en ese preciso instante, alguno de los escenarios del Protocolo Anticontaminación, con indicación de la posible restricción de tráfico en función del distintivo, etiqueta o clasificación ambiental de su vehículo. Esta señalización será la definida en el proyecto técnico de ZBE.

Art. 8. *Medidas de Intervención.*—1. Todos los sectores productivos, así como todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta ordenanza.

2. En la ZBE del municipio se prohíbe el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos no autorizados en esta ordenanza, cuando apliquen las medidas específicas establecidas en el respectivo escenario del Protocolo Anticontaminación que esté activado en cada momento.

3. No obstante, los vehículos autorizados relacionados en esta ordenanza podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE.

4. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse temporalmente el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE a determinados vehículos, mediante resolución motivada de la Alcaldía, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto técnico de ZBE.

Art. 9. *Medidas específicas de restricción de tráfico y reducción de las emisiones de los sectores productivos ante episodios de contaminación.*—1. En el establecimiento de las restricciones, se ha tenido en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre del Régimen Jurídico del Sector Público, por el cual las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivando su necesidad para la protección del interés público, así como justificando su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias.

2. La aplicación de medidas específicas de restricción puede ocasionar limitaciones temporales en el ejercicio de ciertas actividades, que se justifican por la razón imperiosa de interés general, como es la salud pública, según lo recogido en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009.

3. Las medidas específicas ante episodios de contaminación se pondrán en marcha una vez que la Dirección General competente en materia de calidad del aire de la Comunidad de Madrid, en virtud de sus competencias atribuidas por el artículo 5.2 de la Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, en relación con la evaluación de la calidad del aire, notifique al Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid la superación de los umbrales de los indicadores de calidad del aire recogidos en la citada Ley 34/2007 y en el Real Decreto 102/2011 relativo a la mejora de la calidad del aire, así como en el Real Decreto 39/2017 y en el Real Decreto 34/2023 que modifican el anterior.

Dichas medidas se recogen en el Protocolo Anticontaminación del Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, en cumplimiento del Decreto 140/2017 de la Comunidad de Madrid, por el cual se aprueba el protocolo marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) en la Comunidad de Madrid.

Art. 10. *Vehículos autorizados.*—1. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de la ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas, así como en los aparcamientos públicos, todos los vehículos cuando no exista ninguna medida específica de restricción ante episodios de contaminación. En caso contrario, solo podrán acceder y circular los vehículos autorizados.

2. En episodios de contaminación se aplicarán las restricciones establecidas según el tipo de escenario alcanzado, garantizándose siempre el acceso a la ZBE, independientemente del distintivo, etiqueta o clasificación ambiental, a los servicios municipales, servicios de emergencia, fuerzas y cuerpos de seguridad, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria, y a residentes con independencia del tipo de vehículo. Se entenderá vehículo de residente como aquél que figure de alta en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica del Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, y el domicilio que figure en el permiso de

circulación coincida con el que conste como domicilio habitual del titular del vehículo en el Padrón Municipal.

3. En escenarios de activación de restricción de la circulación de tráfico, podrán acceder, circular y estacionar además de lo anterior, aquellos vehículos que figuren de alta en el Registro de Vehículos Autorizados:

- Vehículos adaptados para personas como movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial correspondiente, con sujeción a las prescripciones y límites establecidos en la misma, y siempre que se esté transportando al titular de dicha autorización.
- Taxis y VTC (vehículos de transporte con conductor).
- Transporte colectivo de trabajadores y escolares.
- Los vehículos de los servicios esenciales como suministros de alimentación, combustibles, telecomunicaciones, bancarios o seguridad privada.
- Usuarios y trabajadores de hoteles.
- Grúas para el remolque de vehículos.
- Los servicios de mudanzas, así como de carga y descarga de mercancías.
- Vehículos de transporte funerario.
- Otros debidamente justificados.

Para ello, previamente los titulares de dichos vehículos deberán solicitar de manera individual el alta para poder ser autorizados.

Los autotaxis que prestan servicio en el Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid, y siendo su órgano gestor el Ayuntamiento de Madrid de acuerdo con la Resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por la que se constituye el nuevo Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid y se establecen las normas que la regulan; podrán acceder a la ZBE sin necesidad de solicitud individualizada de alta en el Registro de Vehículos Autorizados, ya que será el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid quien realice periódicamente una obtención automatizada e interoperable de los datos relativos a aquellos que prestan servicio en dicha zona, a través de una consulta a la base de datos del Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid: “Taxi. Datos diarios de flota de vehículos”, al cual se puede acceder a través del siguiente enlace:

<https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9f9be4b2e4b284f1a5a0/?vgnnextoid=30f6403dc7ba3610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&vgnnextfmt=default>

4. En cualquier escenario, se permitirá el acceso de los vehículos que cuenten con etiqueta Cero emisiones o ECO. Estos vehículos podrán estacionar en las plazas de aparcamiento regulado sin restricción horaria en el caso de los Cero emisiones y en el máximo horario permitido en el caso de los ECO.

Art. 11. *Sistema de control y protección de datos.*—1. El control de acceso y circulación en la ZBE se podrá realizar mediante cualquier medio personal o técnico que sea garantista con los derechos de los interesados, empleándose la vigilancia ordinaria por parte de las patrullas de agentes de la Policía Local, o un sistema automático interoperable con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y denuncia de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.

2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el 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, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril, relativo al tratamiento de datos personales y la libre circulación de estos datos, así como a la Ley Orgánica 3/2018 de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantías de los derechos digitales, y también a la Ley Orgánica 4/1997 de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos, y el Real Decreto 596/1999 de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarro-

llo y ejecución de la citada Ley, así como la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.

Art. 12. *Estacionamiento*.—1. Se podrán establecer zonas de estacionamiento para los residentes y zonas de estacionamiento regulado para vehículos de no residentes autorizados a estacionar dentro de la ZBE, donde se defina un tiempo máximo de permanencia que podrá ser diferente para residentes y no residentes.

2. El órgano municipal competente, por medio de la pertinente señalización viaria, podrá establecer plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.

3. El Ayuntamiento, en su regulación tarifaria, podrá modular el precio/hora del estacionamiento en función del distintivo, etiqueta o clasificación ambiental del vehículo. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.

Art. 13. *Atención ciudadana*.—Toda la información relativa a la ZBE será publicada en la página web institucional del Ayuntamiento, habilitándose los canales de comunicación con los ciudadanos de consulta y gestión de trámites relativos a la ZBE. Entre estos canales, obligatoriamente se dotará el presencial, el telefónico y el telemático.

### TÍTULO III

#### Régimen disciplinario

Art. 14. *Régimen sancionador*.—1. Las sanciones establecidas en esta ordenanza se imponen en base a las infracciones del artículo 76 z3, 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, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las ZBE.

2. El Régimen sancionador de las ZBE se fundamenta en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que se establezcan en el proyecto técnico de ZBE.

Art. 15. *Infracciones y sanciones*.—1. Tendrá la consideración de infracción grave el no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en las ZBE, en particular, el incumplimiento de la prohibición de circular o estacionar dentro de la ZBE por parte de aquellos vehículos no autorizados.

2. Las infracciones tipificadas en esta ordenanza se sancionarán con multa de 200,00 euros.

3. Las sanciones establecidas en el apartado anterior podrán incrementarse en un 30 %, en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

#### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas todas aquellas disposiciones contenidas en otras ordenanzas que contravengan o se opongan a lo establecido en la presente.

#### DISPOSICIONES FINALES

1. Esta ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid en materia del artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, el artículo 6 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de

Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, y los artículos 99 y siguientes de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

2. El Alcalde y la Junta de Gobierno Local determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

- Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.
- Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarios que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza que no tengan carácter normativo, en especial las autorizaciones municipales registrales limitadas de acceso, circulación y estacionamiento (alta en el Registro de Vehículos Autorizados), así como el ordenamiento del estacionamiento regulado.

3. Esta ordenanza entrará en vigor una vez publicado su texto íntegro en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID y haya transcurrido el plazo de quince días hábiles previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, por remisión de lo dispuesto en el artículo 70.2 de la misma.

4. El Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid informará al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, o el competente en su defecto, así como al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente, sobre la ZBE establecida en su territorio, incluyendo, como mínimo, la delimitación y superficie de la ZBE, las medidas adoptadas, su calendario de desarrollo, y los indicadores obligatorios de seguimiento, en el plazo máximo de un mes desde la entrada en vigor de esta ordenanza.

Lo que se hace público para general conocimiento, advirtiéndose que dicho acuerdo pone fin a la vía administrativa, pudiéndose no obstante interponer contra el mismo recurso de reposición, ante el Pleno de la Corporación, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente al de la publicación de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID o interponer, directamente, recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Contra la resolución del recurso de reposición no puede interponerse de nuevo el mismo recurso, pudiendo entonces los interesados interponer el recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Todo ello sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro recurso que estimen procedente”.

Las Rozas de Madrid, a 22 de noviembre de 2024.—La Directora General de Medio Ambiente, P. D. (Decreto n.º 4.250 de Alcaldía-Presidencia de 9 de octubre de 2023), María Castillo Villalva.

(03/19.321/24)

