



INFORME SOBRE LAS ENMIENDAS PRESENTADAS AL PROYECTO DE ORDENANZA REGULADORA DE ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LA CIUDAD DE VALÈNCIA

E 1801/2022/1661

Se emite el presente informe a la vista de las enmiendas presentadas al proyecto de Proyecto de Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el 27 de diciembre de 2024.

- Enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Compromís:

PREÁMBULO PUNTO II

ENMIENDA DE ELIMINACIÓN

Se rechaza.

Justificación: El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, contempla en su preámbulo que “ Esta norma cumple con el principio de proporcionalidad, ya que regula los aspectos imprescindibles para el fin que persigue, que es contribuir a mejorar la calidad del aire y promover el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de las ciudades, protegiendo en consecuencia la salud de las personas y el medio ambiente, recogiendo únicamente aquellas restricciones estrictamente necesarias para cumplir con las razones de interés general que la motivan”.

En consonancia con lo anterior el Anexo I.A del Real Decreto 1052/2022, relativo al contenido mínimo del proyecto de bajas emisiones, indica que el citado proyecto ha de contener “ Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento y, en su caso, excepciones establecidas, con los artículos 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público; 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, y 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales”.

Por su parte el artículo 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, relativo a Principios de intervención de las Administraciones Públicas para el desarrollo de una actividad, dispone que “ 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, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos”.

Y el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, relativo a Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes, dispone que:

“1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

3. La necesidad y proporcionalidad de los límites o requisitos relacionados con el acceso y el ejercicio de las profesiones reguladas se evaluará de conformidad con el Real Decreto 472/2021, de 29 de junio, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2018/958, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, relativa al test de proporcionalidad antes de adoptar nuevas regulaciones de profesiones.”

Finalmente el artículo 6 del Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales dispone que:

“1. El contenido de los actos de intervención será congruente con los motivos y fines que los justifiquen.

2. Si fueren varios los admisibles, se elegirá el menos restrictivo de la libertad individual”.

De acuerdo con la normativa anterior el proceso que ha de llevarse a cabo para valorar la proporcionalidad de las medidas no consiste en partir de la presunción de que a medio y largo plazo la ZBE vaya a ser beneficiosa para la salud, que nadie duda, porque cuanto mayor sea la prohibición del tránsito motorizado mayores serán los beneficios para la salud, sino si las restricciones que se contemplen son estrictamente necesarias para cumplir con las razones de interés general que las motivan y los objetivos recogidos en la normativa, por cuanto de acuerdo con la normativa expuesta las medidas limitativas han de aplicar el principio de proporcionalidad y ser lo menos restrictivas posible, al tiempo que se evalúen los efectos y resultados obtenidos.

En este sentido, de conformidad con lo previsto en el proyecto anejo a la ordenanza, las restricciones contempladas en la misma permitirán, presumiblemente, seguir cumpliendo con los objetivos de calidad del aire recogidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, actual legislación vigente en materia de calidad de aire. De hecho, de conformidad con la información recogida en el apartado 6.3 del proyecto, procedente de los Informes de Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana, aglomeración ES1016: L’HORTA, los niveles de concentración de contaminantes NO2, PM10 y PM2,5 de todas las estaciones de calidad del aire analizadas se sitúan desde el año 2019 por debajo de los valores legislados para la protección de la salud establecidos en el Real Decreto 102/2011 en cuanto a superaciones horarias y anuales y mantienen una tendencia decreciente.

Todo ello en cumplimiento de lo previsto por el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que dispone que “Así, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado”.

Es por ello que en aplicación de toda la normativa relacionada y de acuerdo con los estudios y el proyecto, se considera que la prohibición de circulación de los vehículos con etiqueta A, con las salvedades recogidas en el proyecto de ordenanza, permitirán alcanzar los objetivos sin

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



limitar desproporcionadamente los derechos e intereses de los ciudadanos, tal y como prescribe la sentencia de 17 de septiembre de 2024 de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de Madrid, entre otras.

También es de destacar que tanto para el establecimiento de excepciones, como de las moratorias, se ha tomado como referencia las indicaciones del documento Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaborado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico y la Instrucción MOV 2023/20 Recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorizaciones en el acceso de vehículos a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y otras UVAR (Urban Vehicle Access Regulations) de la Dirección General de Tráfico.

En ambos casos se contempla la posibilidad de que las autoridades municipales establezcan una serie de excepciones de aplicación siempre y cuando no pongan en riesgo el cumplimiento de los objetivos de la ZBE y no supongan un porcentaje tal de viajes, recorridos o emisiones respecto de la aplicación estricta de las restricciones de acceso planteadas inicialmente.

En el caso del proyecto València ZBE se ha optado por establecer excepciones por razones personales (PMR, mujeres embarazadas, familias numerosas, familias con menores de 3 años), por razones de actividad (servicios públicos y actividades económicas por considerarse estas últimas como esenciales) y, en relación a los residentes, limitar las excepciones al máximo con los 48 accesos puntuales al año y establecer horizontes temporales a las moratorias. Todo ello son casos contemplados en el citado documento de Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) y por tanto, el texto normativo propuesto por el gobierno municipal está alineado con el mismo.

Por último y en relación con la alusión a la falta de adaptación a las estrategias de descarbonización de las actividades económicas como consecuencia de la implantación de excepciones, cabe destacar que el proyecto de Ordenanza también contempla el impulso de la entrega de última milla utilizando medios de transporte no contaminantes. Una de las líneas de actuación es ampliar el tonelaje máximo permitido para camiones desde las 12 t a las 18 t únicamente para los camiones cero emisiones y siempre que sus dimensiones sean de 8 m como máximo de longitud, garantizando de este modo que no se afecta a la fluidez del tráfico y que son compatibles con las plazas de carga y descarga existentes.

Por todo lo anterior cabe concluir que la eliminación del párrafo que propone el grupo Compromís del punto II del preámbulo no es procedente porque responde al espíritu de la normativa aplicable y la jurisprudencia existente.

Capítulo I Disposiciones generales

Artículo 3. Definiciones

Enmienda de adición de un nuevo apartado 5)

Se rechaza.

Justificación: Según el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones “serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado”.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



En el caso de València, donde las estaciones de calidad del aire cumplen con los límites legalmente establecidos en la actualidad según el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, no sería una medida proporcional afectar al 53% de los vehículos de la ciudad, tal y como se desprende de la siguiente tabla que figura en el proyecto.

MATRIZ DE PARQUE EXISTENTE PORCENTAJES			
DIST. AMB.	VALENCIA	PROVINCIA	ESTADO
S/D	26,1%	29,1%	30,0%
B	26,5%	28,9%	27,9%
C	41,4%	37,8%	36,6%
E	4,9%	3,2%	4,2%
0	1,1%	1,0%	1,3%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla D.2

Artículo 3.4 Definiciones

Enmienda de sustitución

Se rechaza.

Justificación: No procede porque no se admite la enmienda de adición del apartado 5)

Capítulo II Medidas de intervención administrativa

Artículo 10 Suspensión temporal de las restricciones por causas excepcionales

Enmienda de adición:

Se rechaza.

Justificación: La suspensión contemplada está amparada en supuestos excepcionales que exijan preterir las limitaciones de la ZBE con carácter meramente coyuntural por razones de protección de un bien jurídico superior.

CAPÍTULO III Medidas relativas a la mejora de la calidad del aire y a la mitigación del cambio climático

Artículo 12.

Enmienda de sustitución

Se rechaza.

Justificación: La redacción del artículo 12 de la Ordenanza hace referencia a la monitorización, evaluación, seguimiento y publicación del grado de cumplimiento de los objetivos en los

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



términos previstos por el artículo 12 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

A su vez el artículo 12 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, ya prevé que la monitorización, evaluación, seguimiento y publicación se efectúe no sólo dentro del espacio de la ZBE sino también en las zonas colindantes y que cada cuatro años sea objeto de publicación, resultando por tanto redundante la enmienda propuesta.

Por último, cabe destacar que en el Apartado 15 del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones se recoge de manera detallada el Procedimiento para el seguimiento y la revisión de la ZBE incluyendo los indicadores, su periodicidad de control y su publicación así como el procedimiento de revisión de las medidas de la ZBE para identificar las posibles acciones correctivas. Se considera que el Proyecto ZBE es el documento más apropiado para ubicar el detalle de estos procedimientos en lugar de emplear el cuerpo de la Ordenanza.

Enmienda de adición: nuevo artículo 13

Se rechaza.

Justificación: La propuesta ha de ser rechazada por los siguientes motivos:

En primer lugar porque desde el punto de vista formal una Ordenanza, que tiene carácter reglamentario, no es la norma apropiada para la adopción de medidas de fomento por razones de congelación de rango, sino que existen otros cauces para la adopción de este tipo de medidas, como se ha venido haciendo hasta la fecha, bien por acuerdo de la Junta de Gobierno o por acuerdo del Pleno, según los casos y tipología de medidas. En este sentido adviértase que el gobierno municipal ya anunció que se adoptarán medidas compensatorias para los afectados por las prohibiciones previstas en la ordenanza que se adoptarán por los cauces mencionados.

En segundo lugar porque, por lo que respecta a la medida propiamente dicha, el grupo Compromís no ofrece argumento alguno en virtud del cual deba discriminarse a los titulares de vehículos con etiqueta A, que según su propuesta no son merecedores de dicha compensación. Asimismo, tampoco la propuesta se circunscribe a los propietarios de vehículos empadronados en el municipio de València para los cuales el Ayuntamiento podría expedir un título de EMT. Los títulos para viajar en la red de transporte del Área Metropolitana son competencia de la Generalitat Valenciana siendo esta Administración la que debería impulsar la medida.

Por último, cabe indicar que la propuesta no limita la compensación mediante emisión de título gratuito a aquellas personas propietarias que den de baja el vehículo y que no adquieran otro vehículo durante la validez del título, condición que sí plantea la propuesta incluida por el gobierno municipal en el Proyecto de ZBE. De este modo no se estaría desincentivando la utilización del vehículo privado realmente sino que se estaría distribuyendo una gran cantidad de títulos de transporte gratuito sin garantías de cambio modal.

Enmienda de adición: nuevo artículo 14

Se rechaza.

Justificación: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ordenanza, que se remite a lo dispuesto en el artículo 12 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



las zonas de bajas emisiones, se contempla la monitorización de la contaminación de las zonas adyacentes a la ZBE y, por tanto, también de los pueblos del Sur.

Disposición transitoria primera. Normas transitorias de Valencia ZBE

1. Enmienda de adición:

Se rechaza.

Justificación: La propia ordenanza contempla en la disposición transitoria primera, apartado 2, las diferentes fases informativas, sancionadoras y su duración. En el caso de la primera fase informativa a la que se hace alusión ya se indica que el periodo temporal de aplicación es desde la entrada en vigor de la Ordenanza hasta el 30 de noviembre de 2025.

2. Enmienda de modificación.

Se rechaza.

Justificación: La aplicación escalonada propuesta por el grupo Compromís implica anticipar 6 meses la prohibición de circular a los vehículos con etiqueta A de la provincia de València y un año a los vehículos con etiqueta A del municipio de València respecto a la propuesta del gobierno municipal, dejando al margen lo relativo al calendario propuesto en cuanto a los vehículos con etiqueta B porque dicha enmienda no se ha aceptado.

El calendario propuesto por el grupo Compromís se considera excesivamente corto. Además no contempla las moratorias para los vehículos registrados en los municipios y pedanías afectados por el suceso de la DANA de 29 de octubre de 2024.

La implementación por fases y calendario propuesto por el gobierno municipal no sólo permite una adaptación económica y social más suave, sino que también facilita la comprensión y el cumplimiento de las nuevas regulaciones. También proporciona a los ciudadanos y empresas el tiempo necesario para realizar los ajustes precisos en sus hábitos y la sustitución de vehículos, promoviendo una transición más ordenada y menos conflictiva hacia una movilidad sostenible, con especial atención a las personas residentes en los municipios y pedanías afectados por la DANA.

Este enfoque gradual es, por tanto, la opción más beneficiosa para la sociedad en términos de economía, facilidad de cambio, adaptación y comprensión, garantizando una implementación exitosa y duradera de la ZBE en València.

Además, estas fases coincidirán en el tiempo con la puesta en marcha de nuevas líneas de EMT y Metrobús, ofreciendo alternativas viables y mejorando la infraestructura de transporte público.

Disposición final primera. Habilitación para la modificación de los Anexos

1.A) Anexo I

Enmienda de adición:

Se rechaza.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Justificació: Sin duda cualquier acuerdo de la Junta de Gobierno Local ha de ir precedida no sólo de dichos informes sino de cualesquiera otros de diferentes servicios municipales afectados.

ANEXO I ÀMBITO GEOGRÀFICO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Zona de Bajas Emisiones València ZBE Àmbito Geogràfico:

Enmienda de adición

Se rechaza.

Justificació: El artículo 10.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones propone utilizar como referencia para la elaboración del proyecto de ZBE las Directrices publicadas por el Ministerio.

Asimismo, según lo recogido en las Directrices para el establecimiento de ZBE del Ministerio, se deberán emplear: “fronteras administrativas conocidas por la ciudadanía como los límites de distritos y barrios, vías importantes como las avenidas de ronda o circunvalación, elementos destacados como grandes zonas verdes, ríos o líneas de costa, líneas de ferrocarril, etc. Además, la delimitación debe permitir a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE”. También se indica que: “A modo de ejemplo, se considera que es una buena práctica una ZBE delimitada por un cinturón de rondas en ciudades que cuenten este tipo de estructuras viales. Así, la superficie mínima debe desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y sus emisiones desde el área restringida hacia las zonas adyacentes, sin reducción del tráfico en el conjunto del municipio.”

En este caso se han seleccionado el anillo perimetral de las rondas de la ciudad para garantizar que se pueda circunvalar la ciudad sin acceder a la misma. También se ha tenido en cuenta que la mayoría de hospitales de referencia están fuera del perímetro (La Fe, Hospital General...).

ANEXO II SUPUESTOS EXCEPCIONADOS DE LA PROHIBICIÓN DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO Y LA INSCRIPCIÓN REGISTRAL. REQUISITOS Y CONDICIONES DE ACCESO

2. Vehículos más contaminantes excepcionados que necesitan inscripción registral.

Enmienda de eliminación:

Se rechaza.

Justificació: La normativa estatal básica vigente prevé que las medidas limitativas han de aplicar el principio de proporcionalidad y ser lo menos restrictivas posible, motivo por el cual la propuesta del gobierno municipal contempla las casuísticas sociales excepcionadas que el grupo Compromís propone eliminar, ya que la movilidad de dichas personas podría verse especialmente afectada de no contemplar dichas excepciones.

Además, como ya se ha comentado anteriormente, el propio Ministerio contempla en su documento Directrices para el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones, la posibilidad de establecer excepciones por razones personales, como es el caso.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Enmienda de adición: Nuevo artículo

Derechos de acceso excepcionales para vehículos contaminantes B

Se rechaza.

Justificación: Dado que no se ha aceptado la enmienda consistente en incluir la prohibición de acceso y circulación de los vehículos con etiqueta B, no es oportuno contemplar como excepción que se permitan 48 accesos puntuales para el caso de familias numerosas, familias con menores de 3 años y mujeres embarazadas titulares de vehículos con etiqueta B.

No obstante lo anterior, es incongruente la propuesta del grupo Compromís porque reconoce implícitamente que dichos supuestos específicos requieren especial protección pero en cambio no la entiende necesaria si se trata de personas con vehículos con etiqueta A.

- Enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista:

Primera. Sobre la delimitación de la ZBE

Se rechaza.

Justificación: El artículo 10.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones propone utilizar como referencia para la elaboración del proyecto de ZBE las Directrices publicadas por el Ministerio.

Asimismo, según lo recogido en las Directrices para el establecimiento de ZBE del Ministerio, se deberán emplear: “fronteras administrativas conocidas por la ciudadanía como los límites de distritos y barrios, vías importantes como las avenidas de ronda o circunvalación, elementos destacados como grandes zonas verdes, ríos o líneas de costa, líneas de ferrocarril, etc. Además, la delimitación debe permitir a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE”. También se indica que: “A modo de ejemplo, se considera que es una buena práctica una ZBE delimitada por un cinturón de rondas en ciudades que cuenten este tipo de estructuras viales. Así, la superficie mínima debe desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y sus emisiones desde el área restringida hacia las zonas adyacentes, sin reducción del tráfico en el conjunto del municipio.”

En este caso se han seleccionado el anillo perimetral de las rondas de la ciudad para garantizar que se pueda circunvalar la ciudad sin acceder a la misma. También se ha tenido en cuenta que la mayoría de hospitales de referencia están fuera del perímetro (La Fe, Hospital General...).

Segunda. Excepciones

Se rechaza.

Justificación: El grupo Socialista parte de una diferenciación entre rentas bajas y altas según una determinada escala, sin tener en cuenta que dicha delimitación puede resultar arbitraria o

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



injusta según la situación económica de cada familia, que puede verse afectada por múltiples factores.

Además, aunque en un principio rechaza aplicar excepciones sobre la base de situaciones personales, no guarda congruencia con el mantenimiento de una determinada situación personal junto al criterio de renta.

Por otro lado los vehículos con etiqueta A son, por sí mismos, elemento indicador de una renta limitada, con carácter general, por cuanto dichos vehículos se caracterizan por los elevados consumos, así como la falta de confort y fiabilidad que las personas con rentas más elevadas tratan de evitar.

En todo caso, la justificación de incluir una relación de supuestos vinculados a situaciones personales es la siguiente: La normativa estatal básica vigente prevé que las medidas limitativas han de aplicar el principio de proporcionalidad y ser lo menos restrictivas posible, motivo por el cual la propuesta del gobierno municipal contempla las casuísticas sociales excepcionadas que el grupo Socialista propone eliminar en parte, ya que la movilidad de dichas personas podría verse especialmente afectada de no contemplar dichas excepciones.

Finalmente la propuesta de extender la exención de los vehículos vinculados a una actividad económica con etiqueta A y B exclusivamente hasta el 31 de diciembre de 2029 no puede ser aceptada por los siguientes motivos:

Por un lado porque, como se explicará posteriormente, no se acepta la inclusión de los vehículos con etiqueta B dentro de la relación de vehículos objeto de restricción.

Por otro lado porque, en cuanto a los vehículos con etiqueta A, los vinculados a la actividad comercial sólo representan el 1,6% del total de los vehículos con etiqueta A, lo cual tiene poca influencia en la consecución de los objetivos de reducción de la contaminación pero, sin embargo, puede suponer graves consecuencias para el sector económico, porque supondría la obligación de adquirir nuevos vehículos en un corto espacio de tiempo, lo cual puede afectar a los balances de las empresas y autónomos de la ciudad y el área metropolitana, en un contexto post-DANA que ha provocado ya grandes pérdidas y necesidades de inversión.

Tercera. Calendario de aplicación

Se rechaza.

Justificación: No se acepta la inclusión de los vehículos con etiqueta B dentro de la relación de vehículos a los que se les prohíbe la circulación porque según el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones “serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado”.

En el caso de València, donde las estaciones de calidad del aire cumplen con los límites legalmente establecidos en la actualidad según el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, no sería una medida proporcional afectar al 53% de los vehículos de la ciudad, tal y como se desprende de la siguiente tabla que figura en el proyecto.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



MATRIZ DE PARQUE EXISTENTE PORCENTAJES			
DIST. AMB.	VALENCIA	PROVINCIA	ESTADO
S/D	26,1%	29,1%	30,0%
B	26,5%	28,9%	27,9%
C	41,4%	37,8%	36,6%
E	4,9%	3,2%	4,2%
O	1,1%	1,0%	1,3%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla D.2

Por lo que respecta al calendario de implantación la propuesta resulta confusa por los siguientes motivos:

En el punto 1 de la propuesta de redacción de la disposición transitoria primera se sugiere que la fase informativa sea de 3 meses, cuando según el calendario para la imposición de sanciones las primeras se producirían con fecha 1 de enero de 2026, lo cual podría provocar la existencia de un vacío desde la finalización de la fase informativa hasta el comienzo de las sanciones. Si bien es cierto que en el punto 3 de la propuesta se prevé que se pueda continuar la práctica de notificaciones hasta la finalización de las diferentes moratorias, no deja de confundir el establecimiento del plazo inicial de 3 de fase informativa.

Por otro lado la propuesta del punto 2 c) es contradictoria con las propuestas de los apartados a) y b).

En todo caso, si nos atenemos a lo que se contempla en la propuesta de los apartados a) y b) del punto 2, supone comenzar las sanciones el 1 de enero de 2026 incumpliendo, de esta forma, el plazo dentro del cual han de comenzar las sanciones para tener derecho a las subvenciones al transporte convocadas por la Administración del Estado mediante el Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad. Pero, en cambio, se da el perjuicio añadido y paradójico de que se acortan los plazos a los usuarios de los vehículos contaminantes para adecuarse a la ordenanza.

Es por ello que la implementación por fases y calendario propuesto por el gobierno municipal no sólo permite una adaptación económica y social más suave, sino que también facilita la comprensión y el cumplimiento de las nuevas regulaciones. También proporciona a los ciudadanos y empresas el tiempo necesario para realizar los ajustes precisos en sus hábitos y la sustitución de vehículos, promoviendo una transición más ordenada y menos conflictiva hacia una movilidad sostenible.

Este enfoque gradual es, por tanto, la opción más beneficiosa para la sociedad en términos de economía, facilidad de cambio, adaptación y comprensión, garantizando una implementación exitosa y duradera de la ZBE en València.

Cuarta. Suspensión temporal

Se rechaza.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Id. Document: oAsM BIIc kpxU aMni /ROx 4A4C e+s=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Justificació: Los eventos que puedan dar lugar a la suspensión de la aplicación de la ZBE han de ser necesariamente interpretados de forma muy restrictiva, lo que no obsta para que se contemple en la ordenanza la posibilidad de que puedan dar lugar a la suspensión.

Podría darse el caso, por ejemplo, de una gran obra o evento que impidiera circunvalar la ZBE y se produjeran desvíos por una vía cercana ubicada dentro del ámbito de la ZBE. Adviértase que el propio proyecto contempla que el Decreto de Alcaldía determine el ámbito territorial específico afectado para acotar la suspensión en el ámbito estrictamente necesario.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	ELENA AYLLON BADIA	13/02/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108