

Alegaciones al Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones

16 de mayo 2022

En este documento se recogen las alegaciones de la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) al Proyecto de Real de Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones como respuesta a al trámite de audiencia abierto por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el pasado 21 de abril de 2022.

Área de Políticas Públicas y Gobernanza Climática

politicaspUBLICAS@ecodes.org

ALEGACIONES AL ARTICULADO

1. Artículo 1. Objeto y finalidad.

1. Este real decreto tiene por objeto establecer los requisitos mínimos que deben cumplir los proyectos de zonas de bajas emisiones (en adelante, ZBE), de acuerdo con lo estipulado 6a en el apartado 3 del artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
2. Las ZBE tendrán como fin contribuir a mejorar la calidad del aire y del medio ambiente sonoro de nuestras ciudades, así como a la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, mitigar el cambio climático e impulsar una movilidad más sostenible.
3. Las ZBE serán definidas y reguladas por las entidades locales en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.

Propuesta

2. Las ZBE tendrán como fin contribuir a mejorar la calidad del aire y del medio ambiente sonoro de nuestras ciudades, así como a la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, mitigar el cambio climático e impulsar una movilidad más sostenible **y una transformación urbana que reduzca el espacio para los vehículos a motor e incremente el peatonal, infraestructura verde, zonas de convivencia, etc. con el objetivo de alcanzar áreas de cero emisiones en relación a la movilidad, y la extensión de las bajas emisiones a todo el municipio en último término.**
3. Las ZBE serán **definidas delimitadas** y reguladas por las entidades locales en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.

2. Artículo 3. Objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones.

1. La implantación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos:

- a) Mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro.
- b) Mitigación del cambio climático
- c) Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

2. Las entidades locales deberán establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos mencionados en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los requerimientos establecidos en los artículos 7, 8 y 9.

Propuesta

1. La implantación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos:

- a) Mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro.
- b) Mitigación del cambio climático, **adaptación frente a sus impactos y la reducción de las emisiones de CO2.**
- c) Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.
- d) **transformación del espacio urbano, a través de la recuperación del espacio público, liberando espacio físico de circulación para modos sostenibles, usos estanciales y nuevas zonas verdes.**
- e) **alcanzar zonas de cero emisiones en términos de movilidad dentro de los núcleos urbanos.**

3. Artículo 4. Delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones.

1. La delimitación de la ZBE se realizará tomando en consideración el origen y destino de los desplazamientos cuya reducción o cambio modal se han considerado necesarios para lograr los objetivos de aquella. La delimitación debe desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y su impacto sobre la calidad del aire o sobre la calidad acústica desde el área restringida hacia las zonas adyacentes.
2. El tamaño de la ZBE, así como la población expuesta deben ser significativos y suficientes para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3. En las ciudades de mayor tamaño, y al menos en aquellas de más de 100.000 habitantes, se considerará diseñar una o varias ZBE de manera que se garantice que el mayor porcentaje de población posible pueda beneficiarse de las mismas.
3. El diseño de ZBE considerará 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.

Propuesta

1. La delimitación de la ZBE se realizará tomando en consideración las vías dónde más desplazamientos se producen y mayor circulación de ciudadanía se concentra a diario, teniendo en cuenta el origen y destino de los desplazamientos cuya reducción o cambio modal se han considerado necesarios para lograr los objetivos de aquella. La delimitación debe ~~desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y su impacto~~ incentivar el “efecto contagio”, de manera que los efectos positivos sobre la calidad del aire o sobre la calidad acústica se extiendan más allá desde del área restringida hacia las zonas adyacentes.
2. El tamaño de la ZBE, así como la población expuesta a sus efectos deben ser significativos y suficientes para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3. Asimismo, se tendrá en cuenta la extensión del municipio y la intencionalidad de recoger bajo la categorización de bajas emisiones el conjunto del mismo lo antes posible a 2035.

En las ciudades de mayor tamaño, y al menos en aquellas de más de 100.000 habitantes se implementarán áreas de prioridad peatonal complementarias a la zona de bajas emisiones y, al mismo tiempo, se considerará diseñar una o varias ZBE de manera que se garantice que el mayor porcentaje de población posible pueda beneficiarse de las mismas.
3. El diseño de ZBE considerará zonas de especial protección aquellas en las que la población sea más vulnerable, como los entornos escolares ~~y hospitalarios o las residencias de ancianos~~, espacios deportivos, centros universitarios, centros sanitarios o residencias de personas de avanzada edad. De igual forma, aquellos que reúnan un mayor número de personas, como los cascos históricos, vías colindantes con monumentos o bienes patrimoniales o de interés histórico. En estas zonas, se podrán establecer objetivos y medidas adicionales.

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

1. Con objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, de acuerdo a la siguiente jerarquía por modos de transporte:

- a) 1.º Peatón.
- b) 2.º Bicicleta.
- c) 3.º Transporte público.
- d) 4.º Vehículos con alta ocupación y movilidad compartida
- e) 5.º Automóviles motorizados particulares.

En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la ciclologística y las soluciones de optimización ambiental de los repartos.

2. Las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Así, de acuerdo con el párrafo cuarto del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de 20 de mayo, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, como son los vehículos A, y, progresivamente, a los vehículos B y C.

Asimismo, siempre respetando la jerarquía referida en el apartado 1, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos 0 emisiones previstos en el apartado e) del citado anexo.

3. Únicamente en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas en el apartado 2, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en el artículo 3.1.

Propuesta

1. Con objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, de acuerdo a la siguiente jerarquía por modos de transporte:

- a) 1.º Peatón.
- b) 2.º Bicicleta **y vehículos de movilidad personal.**
- c) 3.º Transporte público.
- d) 4.º Vehículos con alta ocupación **y movilidad compartida**

- e) 5.º ~~Automóviles motorizados particulares.~~ Automóviles cero emisiones
- f) 6.º Automóviles motorizados particulares.

En relación con el transporte urbano de mercancías, las ~~administraciones públicas~~ entidades locales velarán por potenciar los vehículos cero emisiones y la ciclologística ~~y las soluciones de optimización ambiental de los repartos~~ a partir de 2030. Al mismo tiempo, promoverán soluciones de optimización ambiental de los repartos y puntos comunes y digitalizados de llegada, distribución, y recogida particular.

Por su parte, los vehículos municipales y aquellos públicos o pertenecientes a servicios subcontratados a otras empresas que vayan a circular por la/s ZBE deberán ser de cero emisiones lo antes posible de 2035, de acuerdo a las opciones tecnológicas disponibles y requisitos para la prestación óptima del servicio. Todos los entes locales incluirán este requisito dentro de las licitaciones que incluyan el uso de vehículos a motor a partir de la aprobación de este real decreto.

2. Las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos según su potencial contaminante. A estos efectos, se ~~empleará~~ podrá emplear la clasificación establecida en el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, ~~sin perjuicio de que las entidades locales puedan emplear una clasificación más restrictiva para el cumplimiento de sus objetivos~~. Así, de acuerdo con el párrafo cuarto del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de 20 de mayo, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, ~~con más potencial contaminante~~, como son los vehículos que no les corresponde etiqueta y aquellos clasificados como B y C.

Todo ello sin perjuicio de una posible actualización y reforma de los distintivos ambientales para vehículos de la Dirección General de Tráfico y, en cualquier caso, con el objetivo de avanzar progresivamente hacia unas ZBE dónde aquellos vehículos que tengan permitido el acceso sean de cero emisiones.

Asimismo, siempre respetando la jerarquía referida en el apartado 1, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos 0 emisiones previstos en el apartado e) del citado anexo.

3. Únicamente en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas en el apartado 2, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en el artículo 3.1.

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

1. El proyecto de ZBE deberá ser coherente con los siguientes instrumentos de planificación local y sus posibles actualizaciones:

- a) Los planes de mejora de calidad del aire, previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- b) Los planes de acción contra el ruido previstos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- c) Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), previstos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo.
- d) Las zonas de protección acústica especial, con sus correspondientes planes zonales específicos, y las zonas de situación acústica especial, definidas en los artículos 25 y 26 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
- e) Los instrumentos de ordenación urbanística.
- f) Otros instrumentos de planificación local en materia de calidad del aire, cambio climático, ruido o eficiencia energética.

En los casos en los que los instrumentos de planificación local no sean coherentes con el proyecto de ZBE, deberán actualizarse para garantizar dicha coherencia.

2. El proyecto de ZBE deberá ser también coherente con los instrumentos de planificación nacional en materia de energía y clima, contaminación atmosférica y movilidad.

Propuesta

1. El proyecto de ZBE deberá ser coherente con los siguientes instrumentos de planificación local y sus posibles actualizaciones:

- a) Los planes de mejora de calidad del aire, previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- b) Los planes de acción contra el ruido previstos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

- c) Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), previstos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo.
- d) Las zonas de protección acústica especial, con sus correspondientes planes zonales específicos, y las zonas de situación acústica especial, definidas en los artículos 25 y 26 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
- e) Los instrumentos de ordenación urbanística.
- f) Otros instrumentos de planificación local en materia de calidad del aire, cambio climático, ruido o eficiencia energética.
- g) **Planes Generales de Ordenación Urbana.**

En los casos en los que los instrumentos de planificación local no sean coherentes con el proyecto de ZBE, deberán actualizarse para garantizar dicha coherencia.

2. El proyecto de ZBE deberá ser también coherente con los instrumentos de planificación nacional en materia de energía y clima, contaminación atmosférica, y movilidad **y turismo.**

Observación

Uno de los principales puntos de conflicto en la aplicación de recientes medidas de movilidad en las ciudades ha estado en la necesidad de que deban ejecutarse mediante Decreto o mediante Ordenanza, llegando al extremo de que medidas de ordenación como las que se sugieren en este RD han sido revertidas por diferentes tribunales por una supuesta (y discutible) falta de encaje jurídico. Para evitar que estas situaciones comprometan el desarrollo de nuevas ZBE sería deseable que este RD otorgase la cobertura jurídica necesaria, bien completando este artículo o mediante disposición adicional.

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

1. El proyecto de ZBE definirá los objetivos cuantificables de calidad del aire en el área comprendida en el interior de su perímetro que comporten una mejora respecto de la situación de partida y que, en todo caso, permitan cumplir con los valores de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, y recogerá las medidas que permitan alcanzarlos.

El proyecto de ZBE contribuirá a alcanzar el objetivo último, en un plazo razonable, de dar cumplimiento a los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud.

2. Las ZBE deberán contribuir a la mejora de la calidad del aire en el conjunto del municipio en el que se haya implementado y no comportarán en ningún caso un deterioro de la calidad del aire en las zonas colindantes.

3. En caso de que 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 el impacto de las medidas establecidas.

Propuesta

1. El proyecto de ZBE definirá los objetivos cuantificables de calidad del aire **tanto dentro como fuera de su perímetro en el área comprendida en el interior de su perímetro** que comporten una mejora respecto de la situación de partida y que, en todo caso, permitan cumplir con los valores de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, y recogerá las medidas que permitan alcanzarlos **en el conjunto del municipio**.

El proyecto de ZBE contribuirá a alcanzar el objetivo último, ~~en un plazo razonable~~, de dar cumplimiento a los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud **antes de 2030 en aquellas ciudades que tengan la obligación de implementar estas zonas**.

2. Las ZBE deberán contribuir a la mejora de la calidad del aire en el conjunto del municipio en el que se haya implementado y no comportarán en ningún caso un deterioro de la calidad del aire en las zonas colindantes.

3. En caso de que 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 el impacto de las medidas establecidas.

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

1. 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 Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (en adelante, PNIEC) y de forma proporcional al peso de las emisiones de los nodos urbanos en el cómputo total nacional.

2. Los proyectos de ZBE establecerán objetivos a 2030 de mejora, evaluables por los indicadores incluidos en la categoría 2 del anexo II, coherentes con el objetivo global del PNIEC para reducir el peso de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte en la movilidad medida en pasajeros por km.

3. Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten la cesión de suelo público en zonas urbanas de especial interés, a fin de facilitar la instalación de puntos de recarga o suministro de combustibles limpios como el hidrógeno, a las empresas operadoras de servicios de recarga en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia. En las ZBE deberá existir una red mínima de recarga que, de manera acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos, permita operar a taxis y vehículos de transporte con conductor (en adelante, VTC), así como vehículos de reparto con motorización eléctrica.

4. De manera adicional a las medidas de mitigación en el ámbito de la movilidad, las ZBE podrán introducir medidas complementarias para favorecer la migración hacia combustibles y tecnologías más limpias de combustión dentro del sector de la edificación.

Las entidades locales podrán desarrollar medidas para la sustitución de sistemas de calefacción hacia alternativas con menos emisiones de CO₂ y otros contaminantes. Conjuntamente, se promoverán iniciativas para la rehabilitación energética eficiente y para el fomento de sistemas de climatización sin emisiones incluyendo incentivos fiscales.

5. Las ZBE podrán facilitar la adaptación al cambio climático, en línea con lo previsto en el PNACC y en su primer Programa de Trabajo (2021-2025). En este sentido, se podrán incorporar intervenciones urbanas de carácter adaptativo como las orientadas a atenuar el efecto de isla de calor, el aumento de zonas verdes urbanas con especies adaptadas, o la mejora de la conectividad natural o los sistemas de drenaje y captación de aguas, entre otras.

Propuesta

1. 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 Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (en adelante, PNIEC) y de forma proporcional al peso de las emisiones de los nodos urbanos en el cómputo total nacional, **alcanzando al menos una reducción del 33% de las emisiones de GEI respecto a los valores de 2005.**

2. Los proyectos de ZBE establecerán objetivos a 2030 de mejora, evaluables por los indicadores incluidos en la categoría 2 del anexo II, coherentes con el objetivo global del PNIEC para reducir **al menos en un 35%** el peso de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte en la movilidad medida en **pasajeros vehículos** por km.

3. Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten la cesión de suelo público en zonas urbanas de especial interés, a fin de facilitar la instalación de puntos de recarga ~~o suministro de combustibles limpios como el hidrógeno~~, a las empresas operadoras de servicios de recarga en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia. ~~En~~ **Tanto dentro como fuera de** las ZBE deberá existir una red mínima de recarga que, de manera acompasada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos, permita operar a taxis y vehículos de transporte con conductor (en adelante, VTC), así como vehículos de reparto con motorización eléctrica.

4. De manera adicional a las medidas de mitigación en el ámbito de la movilidad, las ZBE podrán introducir medidas complementarias para favorecer la migración hacia ~~combustibles y~~ tecnologías **electrificadas, como la bomba de calor, más limpias de combustión** dentro del sector de la edificación.

Las entidades locales podrán desarrollar medidas para la sustitución de sistemas de calefacción hacia alternativas con menos emisiones de CO₂ y otros contaminantes. Conjuntamente, se promoverán iniciativas para la rehabilitación energética eficiente y para el fomento de sistemas de climatización sin emisiones incluyendo incentivos fiscales.

5. Las ZBE ~~podrán facilitarán contribuirán a~~ la adaptación al cambio climático, en línea con lo previsto en el PNACC y en su primer Programa de Trabajo (2021-2025). En este sentido, se ~~deberán podrán~~ incorporar intervenciones urbanas de carácter adaptativo como las orientadas a atenuar el efecto de isla de calor, el aumento de zonas verdes urbanas con especies adaptadas, o la mejora de la conectividad natural o los sistemas de drenaje y captación de aguas, entre otras.

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

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en el anexo I. Para su elaboración se podrán utilizar las Directrices para la creación de ZBE publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

2. Se deberá informar a la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT) sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera, vehículos permitidos en base a su etiqueta ambiental (señal V-25) etc. La DGT pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional (NAP) de información de tráfico.

3. El proyecto de ZBE deberá revisarse, al menos cada cuatro años, con el objeto de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto inicial.

Propuesta

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en el anexo I. Para su elaboración se podrán utilizar las Directrices para la creación de ZBE publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

2. Se deberá informar a la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT) sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera, vehículos permitidos en base a su etiqueta ambiental (señal V-25) etc. La DGT pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional (NAP) de información de tráfico.

3. El proyecto de ZBE deberá revisarse, al menos cada ~~cuatro~~ **dos** años, con el objeto de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto inicial.

9. Artículo 12. Sistema de monitorización y seguimiento.

1. Las entidades locales establecerán un sistema de monitorización y seguimiento continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3 y, en su caso, modificar las ZBE designadas.
2. Este sistema debe posibilitar el seguimiento de la calidad del aire también en las zonas colindantes, con vistas a evitar que la posible restricción del tráfico en la ZBE repercuta negativamente en otras áreas.
3. El sistema de monitorización y seguimiento deberá incluir indicadores desarrollados por las entidades locales adaptados, en su caso, al contexto local y a la problemática específica del municipio. A estos efectos, se emplearán los indicadores que recoge el anexo II u otros equivalentes, incluyendo al menos, un indicador de cada una de las categorías del anexo.
4. Cada cuatro años desde la aprobación de la ordenanza que establezca la ZBE, las entidades locales publicarán en su página web institucional y en los medios que consideren oportunos, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos, con indicación de las mejoras y la eficacia de las medidas adoptadas.

Propuesta

1. Las entidades locales establecerán un sistema de monitorización y seguimiento continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3 y, en su caso, modificar las ZBE designadas.
2. Este sistema debe posibilitar el seguimiento de la calidad del aire también en las zonas colindantes, con vistas a evitar que la posible restricción del tráfico en la ZBE repercuta negativamente en otras áreas.
3. El sistema de monitorización y seguimiento deberá incluir indicadores desarrollados por las entidades locales adaptados, en su caso, al contexto local y a la problemática específica del municipio. A estos efectos, se emplearán los indicadores que recoge el anexo II u otros equivalentes, incluyendo al menos, un indicador de cada una de las categorías del anexo.
4. **Con carácter anual ~~Cada cuatro años~~ desde la aprobación de la ordenanza que establezca la ZBE, las entidades locales publicarán en su página web institucional y en los medios que consideren oportunos, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos, con indicación de las mejoras y la eficacia de las medidas adoptadas, así como de los indicadores de obligada publicación recogidos en el Anexo II.**

10. Artículo 13. Gobernanza y participación pública.

1. Las administraciones públicas implicadas en el establecimiento de las ZBE adoptarán acciones conjuntas y coordinadas con el fin de dar cumplimiento a los objetivos que establece el artículo 3.
2. En particular, se adoptarán o reforzarán medidas de cooperación entre municipios pertenecientes a una misma área metropolitana, pudiendo establecerse, en su caso, ZBE supramunicipales.
3. Del mismo modo, en los territorios insulares, se adoptarán o reforzarán las medidas de coordinación y cooperación entre los órganos de gobierno de las islas y los municipios a efectos del establecimiento de ZBE en las islas.
4. Los municipios colindantes cooperarán en el establecimiento de criterios homogéneos en lo relativo a la distribución urbana de mercancías en sus ZBE.
5. En el proceso de diseño e implementación de las ZBE, se facilitarán medidas que garanticen la participación de los diferentes agentes sociales y de organizaciones representativas que puedan tener intereses afectados.

Propuesta

1. Las administraciones públicas implicadas en el establecimiento de las ZBE adoptarán acciones conjuntas y coordinadas con el fin de dar cumplimiento a los objetivos que establece el artículo 3.
2. En particular, se adoptarán o reforzarán medidas de cooperación entre municipios pertenecientes a una misma área metropolitana, pudiendo establecerse, en su caso, ZBE supramunicipales.
3. Del mismo modo, en los territorios insulares, se adoptarán o reforzarán las medidas de coordinación y cooperación entre los órganos de gobierno de las islas y los municipios a efectos del establecimiento de ZBE en las islas.
4. Los municipios colindantes cooperarán en el establecimiento de criterios homogéneos en lo relativo a la distribución urbana de mercancías en sus ZBE.
5. En el proceso de diseño e implementación de las ZBE, se facilitarán medidas que garanticen la participación de los diferentes agentes sociales y de organizaciones **sociales, ambientales y aquellas representativas de cada municipio** ~~que puedan tener intereses afectados.~~

11. Disposición transitoria única. Adecuación de proyectos de Zonas de Bajas Emisiones.

Las ZBE establecidas con fecha anterior a la entrada en vigor de este real decreto deberán adecuarse al mismo en un plazo máximo de cuatro años desde su entrada en vigor.

Propuesta

Las ZBE establecidas con fecha anterior a la entrada en vigor de este real decreto deberán adecuarse al mismo en un plazo máximo de ~~dos~~ ~~cuatro~~ años desde su entrada en vigor.

12. Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Propuesta

Este real decreto entrará en vigor ~~tras a los veinte días de su~~ publicación en el «Boletín Oficial del Estado»



Plaza San Bruno, 9
50001 - Zaragoza (España)

Telf.: +34 976 29 82 82
ecodes@ecodes.org

www.ecodes.org

