

## LA MOVILIDAD SOSTENIBLE (LIMITACIÓN DE VEHÍCULOS) ANTE LA JURISDICCIÓN: ANÁLISIS DE LA STSJ MADRID

*El día en que el Ayuntamiento de Madrid se trastabilló a sí mismo*



Todos los residentes -conductores- en ciudades de más de 50.000 habitantes comenzaron a familiarizarse de una manera especial con las denominadas “zonas de bajas emisiones”, impuestas a causa de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética. No fue un capricho español, algunos de sus avisos fueron el Acuerdo de París 2016 y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, así como de una larga retahíla de normas comunitarias destinadas a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

Hace unos días, una tormenta judicial sacudió las instituciones y, especialmente a los habitantes de la ciudad de Madrid: el Tribunal Superior de Justicia de Madrid anulaba parcialmente la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, **tumbando de esta forma las Zonas de Bajas Emisiones de la Capital.**

En síntesis, la sentencia declara la nulidad por la falta del preceptivo análisis económico en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN), vulnerando de esta forma la propia normativa del Ayuntamiento de Madrid, en concreto, el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 3 de mayo de 2018, donde se establece **la obligación del Ayuntamiento a efectuar un análisis pormenorizado del impacto económico que tiene la aprobación de normas en los ciudadanos y sectores económicos.** Es decir, que se realice un análisis regulatorio más allá del impacto económico básico que tendría la norma, siendo necesario evaluar de forma global el impacto en los distintos sectores de la sociedad y en las actividades económicas afectadas.

Por lo tanto, el análisis de la MAIN (en este caso concreto) no se limita únicamente a analizar el impacto presupuestario en las arcas de la Administración Pública, sino que también se debe realizar un análisis de cómo afecta la norma a los sectores económicos y al conjunto de la sociedad que pueda verse afectados por la disposición general.

El Tribunal, teniendo en cuenta la obligatoriedad de analizar el impacto económico, determina que el Ayuntamiento de Madrid no realiza ningún estudio sobre el posible perjuicio a los sectores económicos de la sociedad más afectados, como son las PYMES y microempresas, ni tampoco a aquellas personas con escasos recursos, quienes -presume la propia Sentencia- van a ser los más afectados por la norma al tener vehículos más antiguos y, consecuentemente, más contaminantes. Literalmente entiende que:

*«No se han identificado ni ponderado los efectos económicos de la prohibición de circulación de los 315.477 vehículos con etiqueta medioambiental A» y también que «La ordenanza incidirá especialmente en los titulares con menor capacidad económica para renovar su vehículo, pero no se hace la menor valoración de este factor».*

La Sentencia entiende que las deficiencias de la MAIN no comportan únicamente un defecto formal, sino que implica un defecto que afecta de lleno al fin sustancial de la medida, con **vulneración del principio de proporcionalidad**.

Además, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid entiende que en los artículos 27 y 28 de la Ley 7/2021 se encuentra «lo que podríamos denominar “principio de transición justa”», entendiéndolo por este **la necesidad de establecer planes genéricos y medidas concretas que consideren las situaciones de vulnerabilidad de determinadas áreas geográficas o colectivos a los que deben ofrecerse medidas de apoyo en el proceso de transición**.

¿Qué va a ocurrir? El Ayuntamiento de Madrid ha anunciado el recurso ante el Tribunal Supremo que probablemente será admitido. Parece imposible una resolución antes de fin de año, por lo que es de esperar que la vigencia de la Ordenanza se mantenga. Los ciudadanos afectados pueden plantearse varios escenarios en caso de que el Tribunal Supremo dé la razón al Tribunal Superior de Justicia de Madrid y mantenga la nulidad de la Ordenanza:

- En el supuesto de encontrarse en medio del procedimiento sancionador a causa de las zonas de bajas emisiones, el procedimiento deberá ser archivado por parte del órgano instructor sin que exista la capacidad de imponerse ninguna multa.
- En el caso de que ya se haya impuesto la multa se podrán interponer los recursos administrativos pertinentes o la iniciación del procedimiento contencioso en vía judicial.
- En el caso de que ya se haya impuesto la sanción y no sea posible ningún tipo de recurso, se podría iniciar el procedimiento de revisión de oficio.
- Por último, para todas aquellas personas y, en especial, las empresas que se hayan visto en la obligación de reemplazar sus vehículos tras la entrada en vigor de la Ordenanza en 2021, se podría plantear la conveniencia un procedimiento de Responsabilidad de la Administración Pública por entender perjudicado su patrimonio en cumplimiento de una norma declarada nula de pleno derecho.

Jesús Palacios

\* Foto de [JavyGo](#) en [Unsplash](#)