

Ordenanza tipo de la FEMP sobre creación y gestión de las ZBE



La Junta de Gobierno de la FEMP, en su reunión de 2 de marzo, acordó por unanimidad la aprobación de un Modelo de Ordenanza sobre la Creación y Gestión de Zonas de Bajas Emisiones, ZBE, un texto dirigido a facilitar a las Entidades Locales el establecimiento de estas zonas. El modelo de Ordenanza, que se recoge en las páginas siguientes, está disponible para su descarga en el QR que acompaña esta información. El QR da acceso al modelo completo en el que se incluyen también tres Anexos relativos a zonas, vehículos y proyectos técnicos.

El incremento de la contaminación urbana como consecuencia de la movilidad y el transporte unido a una mayor densidad del tráfico en nuestras ciudades se ha convertido en un problema de índole ambiental y de salud pública que se intenta paliar con medidas que en última instancia son de restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes en las ciudades.

Las zonas de bajas emisiones, ZBE, pueden facilitar la adaptación al cambio climático, tal como contempla el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático¹ 2021-2030 que, en su primer Programa de Trabajo (2021-2025), incorpora diversas medidas orientadas a promover intervenciones urbanas de carácter adaptativo vinculadas al desarrollo de ZBE. Las olas de calor y sus impactos en las ciudades, que previsiblemente van a aumentar su frecuencia, duración e intensidad como resultado del cambio climático se ven además incrementados por el "efecto isla de calor". Todos estos fenómenos y tendencias pueden verse reducidos o atenuados mediante la adopción de ZBE y otras medidas de adaptación al cambio climático en el ámbito urbano.

El urbanismo de proximidad y la reorganización de la movilidad urbana permiten disminuir el "efecto isla de calor" y reducir los impactos sobre la salud humana. Las ZBE son espacios donde potencialmente se puede enfatizar el desarrollo de la infraestructura verde y la biodiversidad urbana, los sombreados naturales o artificiales, los sistemas urbanos de drenaje sostenible y pavimentos más permeables, la recuperación del espacio público para la ciudadanía, etc.

No hay que olvidar, además, otra fuente importante de emisiones contaminantes y de gases de

efecto invernadero, como son los sistemas de climatización que usan combustibles fósiles. Las acciones dirigidas a la rehabilitación energética y a la electrificación de los sistemas de climatización tienen evidentes sinergias con el objetivo último de reducción de emisiones en las ZBE.

En el ámbito de la salud pública, según los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud, nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado. De hecho, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima en más de 30.000 muertes prematuras en España al año a causa de la mala calidad del aire, siendo el actual modelo de movilidad y transporte una de las causas.

Además, la Agencia Europea del Medio Ambiente establece que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo, son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido, que la población en general y, además son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

El transporte por carretera genera el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de España, y es responsable del 6,7% de las emisiones

¹ Ley 7/2021, 20 mayo, de cambio climático y transición energética.



de partículas finas PM_{2,5} (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión, TSP), y del 30,6% del total de emisiones de NO_x a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente si nos centramos en las zonas urbanas.

En las zonas urbanas pueden existir emisiones derivadas de los sistemas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria que usan como fuente energías fósiles y que añadidos a un modelo de movilidad basado en la movilidad individual en automóviles empeora el confort y percepción de seguridad de peatones y ciclistas, produciendo además una multiplicación de las posibilidades de accidentes de circulación.

Esto implica una ocupación del espacio público urbano, limitando sus funciones, disminuyendo la seguridad vial y condicionando fuertemente el uso y disfrute de las calles, especialmente por parte de los colectivos ciudadanos más vulnerables.

El establecimiento de las ZBE son también una oportunidad de reordenación de la movilidad en el municipio y que junto a otras medidas (potenciación del transporte público, ampliación de espacios peatonales, potenciación de la movilidad ciclista...), puede ser una oportunidad para replantear el esquema de movilidad en su conjunto, mejorando no solo el medio ambiente y la salud, sino también la vida de los ciudadanos.

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.

Por todo ello, se hace necesario virar hacia una movilidad sostenible en la que las ZBE juegan un papel esencial.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en relación con los GEI y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA), en relación con los contaminantes atmosféricos, son los instrumentos clave de planificación nacional y que fijan los objetivos a conseguir, para dar respuesta a los compromisos de reducción de emisiones tanto de los gases de efecto invernadero como de los contaminantes atmosféricos suscritos por el Reino de España.

En este sentido, el establecimiento de las ZBE, en las que se prevé la limitación del acceso a los vehículos contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos que el PNIEC y PNCCA han establecido.

Los principales mecanismos jurídicos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos previstos serán la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y la futura Ley de Movilidad Sostenible.

La publicación de la Ley de Cambio Climático, en su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados, tengan Planes de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) y zona de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, publicado en el BOE 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, además este proyecto de establecer una ZBE o más de una dentro del espacio del municipio, debe ser coherente y tener en cuenta los instrumentos de planificación local.

Las ZBE deberán estar alineadas con el objetivo del Plan Integrado de Energía y Clima (2021-2030) de una reducción significativa de los desplazamientos urbanos en vehículo privado motorizado en términos de pasajeros-km. Las ZBE contribuirán a mejorar la calidad del medio ambiente sonoro, pudiendo incluir unos objetivos más ambiciosos a los planteados para el municipio en su conjunto.

El establecimiento de una ZBE en un municipio es una limitación a la circulación y estacionamiento de vehículos, sobre todo los más contaminantes, y por lo tanto estas restricciones deben quedar justificadas con los datos de



indicadores de calidad del aire y de ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora².

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 de las ZBE y, en caso de que se produzcan desviaciones significativas y continuadas con respecto a los mismos, modificar el proyecto de ZBE correspondiente.

² La FEMP en su informe de observaciones al MITERD relativo al Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, posterior RD 1052/2022, solicitó la creación de un Anexo III, en el que se cuantificaran los indicadores del Anexo II, para que los Ayuntamientos los tuvieran de referencia.

También es necesario destacar la necesaria coordinación que debe existir entre las diferentes Entidades Locales que conforman un área metropolitana para hacer coherentes sus diferentes ZBE. Sirva de ejemplo la trascendental importancia que tiene este hecho para el sector de la distribución urbana de mercancías.

Los instrumentos de planificación existentes con carácter previo a la publicación del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, deberán adaptarse a la normativa establecida de la ZBE correspondiente, un plazo máximo de 18 meses desde su aprobación, tal y como menciona su artículo 6.

Por otra parte, la Disposición transitoria única del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, determina que las ZBE establecidas con fecha anterior a la entrada en vigor del Real Decreto, deberán revisarse con el fin de adecuarse al mismo en un plazo de 18 meses desde dicha entrada en vigor y posteriormente, cada cuatro años.

En esta Ordenanza se intenta indicar los puntos mínimos con propuestas de contenido que se deberán ajustar a los requisitos y criterios que los estudios técnicos, marquen en la elaboración y criterios de la ZBE implantada.

Finalmente, es necesario comentar que los Ayuntamientos pueden utilizar como referencia la Ordenanza Tipo, en su totalidad o en parte, o como simple texto de reflexión, e incluso pueden modificar su normativa actual sobre movilidad, incorporando parte o todo el articulado propuesto, como modificación de sus diferentes normas en las que vayan a insertar la regulación de sus ZBE.



Normativa municipal relativa a la creación y gestión de las ZBE

Preámbulo

El artículo 45.1 de la Constitución Española (en adelante CE) reconoce que todo el mundo tiene el derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo y el artículo 45.2 de la CE, establece que los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

Por otra parte, el artículo 43.1 de la CE reconoce el derecho a la protección de la salud.

En el ámbito europeo, la normativa sobre calidad del aire en vigor viene representada por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa y la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

En nuestro ordenamiento jurídico interno, es la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, la que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España. Su artículo 16.4 determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Pero a nivel general y con efectos en todas las administraciones, es el artículo 27.2 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, el que dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población

mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

También y de manera concreta el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de su competencia por motivos medioambientales y el artículo 18, la de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía con carácter general o para determinados vehículos o el cierre de determinadas vías.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de planes de movilidad urbana sostenible, que deben introducir medidas de mitigación para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo al menos el establecimiento de zonas de bajas emisiones (En adelante en este preámbulo, ZBE) y también aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.

El objetivo de mejora de calidad del aire en las ZBE debe poder cuantificarse y, además, en caso de superaciones de los valores legislados, debe contribuir a alcanzar el cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas en la ZBE.

Por ello, el establecimiento de las ZBE es una obligación legal desarrollada reglamentariamente y deberá ser regulada por los Ayuntamientos por medio de ordenanza municipal, que podrá estar incluida en las normas de movilidad sostenible o como norma separada o independiente.

El procedimiento sancionador, así como el régimen de sanciones de las ZBE se sustenta exclusivamente en el apartado Z3 del artículo 76 "Infracciones graves" del citado texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial-

Sin perjuicio de todo lo comentado, hay que tener en cuenta que en un territorio la calidad del aire no solo depende de variables locales, también se ve afectada por factores externos al ámbito local, como lo son los factores de ámbito regional, nacional, continental y mundial, así como los propios factores meteorológicos que influyen en la zona y condicionan sus aspectos ambientales.

Esta Ordenanza⁴ que establece las ZBE del municipio de: xxxxxxxxxxxx, regula inicialmente su objeto, finalidad, ámbito de aplicación, competencia y medidas de implementación. Dentro de la competencia municipal se confiere una delegación de la Ordenanza a la modificación de sus anexos mediante Decreto de Alcaldía.

También se contemplan como contenido de la Ordenanza, los contaminantes, las medidas de intervención municipal, las medidas específicas de restricción de tráfico, la señalización y la coherencia con la planificación municipal⁵.

El acceso de vehículos, circulación y estacionamiento en las ZBE se autoriza en la Ordenanza a través del registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE.

Para dar apoyo en la implementación de las ZBE, la DGT tienen en vía de publicación una instrucción que recoge ciertas recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorización en el acceso de vehículos a las ZBE y otras UVAR (Regulación del acceso de vehículos al área urbana).

La Ordenanza también trata del sistema de control y la protección de datos; la sensibilización, comunicación y participación ciudadana; y la atención a la ciudadanía en la gestión de las ZBE.

A la Ordenanza se les incorpora tres anexos relativos a las ZBE, los vehículos y los proyectos técnicos de las ZBE.

Artículo 1.- Objeto

Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE), determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, dentro del municipio de⁶ Se entenderá por ZBE, según definición de la Ley de cambio climático: el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio,

⁴ Esta parte del preámbulo se debe ajustar por cada municipio al finalizar la elaboración de su ordenanza, al ser una breve explicación del contenido de la norma municipal.

⁵ Se debe tener en cuenta que también se pueden contemplar medidas estratégicas en el marco de los planes de acción local de la Agenda Urbana allí donde existan, como en los propios instrumentos de planeamiento.

⁶ Indicar el nombre del municipio.



de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las ZBE y las Zonas de Especial Sensibilidad (en adelante ZES), dentro del territorio del municipio con la delimitación establecida en el Anexo 1⁷.
2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto de ZBE incluido en el Anexo III de esta Ordenanza.
3. El proyecto técnico que establezca las ZBE podrá tener en cuenta ZES, con objetivos y medidas adicionales a las tomadas para el resto de las ZBE. Estas ZES se podrán establecer, entre otros, en los entornos escolares, hospitalarios o residencias de ancianos, delimitándose igualmente en el Anexo 1 de esta Ordenanza.
4. A las ZES les será de aplicación toda la normativa municipal sobre ZBE, salvo lo específico de sus objetivos y medidas adicionales.

⁷ Las ZBE y las ZES vendrán fijadas en los proyectos técnicos y se trasladan al Anexo 1 de la Ordenanza.



Artículo 3.- Competencia municipal para regular las ZBE

1. Conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad 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 las ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:
 - a) 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.
 - b) 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.

c) Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

d)⁸

Artículo 4.- Proyecto Técnico de las Zonas de Bajas Emisiones

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto técnico que contendrá como mínimo:
 - a. 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 las ZBE
 - b. 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.
 - c. La naturaleza, origen y evaluación de la contaminación.
 - d. Las medidas de mejora de la calidad del aire y de la calidad acústica y calendario de aplicación.
 - e. El sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.
 - f. Un análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.
2. Los proyectos técnicos de las ZBE y ZES⁹⁹ serán revisados al menos a los tres años de su establecimiento y posteriormente, al menos cada cuatro años, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización de los proyectos técnicos y, en su caso, modificar las medidas de intervención establecidas en el artículo 7 y Anexos 1 de esta Ordenanza.

Artículo 5.- Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación

1. La implementación de las 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. Las ZBE tendrán una vigencia permanente, contendrán un calendario de implantación por fases que permita la

⁸ Citar legislación autonómica, en su caso

⁹ Estos proyectos técnicos se deben ajustar como mínimo a los requisitos establecidos en el Anexo I del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.



familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de las ZBE, antes de que les afecte e incorporarán, al menos, las medidas de intervención que se establecen en el artículo 7 de esta Ordenanza.

3. Con la entrada en vigor de la presente Ordenanza se procederá a la implantación de las ZBE que figuran en el anexo 1 y cuyos proyectos técnicos se incorporan en el anexo 3.
4. El establecimiento de nuevas ZBE o la supresión de las incluidas en el Anexo 1 de esta Ordenanza será competencia del Pleno municipal y se realizará mediante la modificación de ese Anexo y la incorporación o supresión del proyecto técnico en el Anexo 3.

Artículo 6.- Señalización de las ZBE

1. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT).
2. La señalización indicará si la ZBE a la que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas.
3. La señalización de tráfico también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se indicarán los tipos de vehículos que, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del Anexo 2 de esta Ordenanza, podrán estar exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

Artículo 7.- Medidas de Intervención^{10 11}

1. En las ZBE del municipio se prohíbe el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos no incluidos en el apartado 1 del Anexo 2 de esta Ordenanza.
2. No obstante, los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo 2 de esta Ordenanza podrán estar autorizados temporalmente, hasta una fecha determinada, para acceder, circular y estacionar en las ZBE de forma continua o discontinua por meses, días u horas.
3. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE a vehículos distintos de los anteriores, mediante resolución motivada de la Alcaldía.

Artículo 8.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comporta la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en el Decreto de Alcaldía aprobado a tal efecto.

Artículo 9.- Vehículos autorizados para acceder a la ZBE^{12 13}

1. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados en el apartado 1 del Anexo 2 de esta Ordenanza.
2. Además, estarán autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en las ZBE los vehículos incluidos en el apartado 2 del anexo 2 de esta Ordenanza, siempre que estén inscritos en el Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.
3. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos

¹⁰ En el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, se indica que el municipio informará a la DGT y a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico, de la zona o zonas de bajas emisiones que se establezcan en el ámbito municipal. Por lo tanto, no es necesario incluirlo en la Ordenanza.

¹¹ Todos los vehículos que accedan a la ZBE y ZES, deben tener pasada la ITV.

¹² Todos los vehículos que accedan a la ZBE y ZES, deben tener pasada la ITV.

¹³ El articulado del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, indica que las excepciones a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos contaminantes deben ser excepcionales y justificadas

inscritos en el mencionado Registro lo serán con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el apartado 2 del Anexo 2 de esta Ordenanza.

Artículo 10.- Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE¹⁴

1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que, por su potencial contaminante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo 2 de esta Ordenanza.
2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE. Tras la verificación de los datos aportados en la solicitud, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud y en su caso, la inscripción.
3. Los vehículos inscritos en este registro estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por las ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el apartado 2 del Anexo 2 de esta Ordenanza¹⁵:
4. La gestión del registro se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.

Artículo 11.- Sistema de control¹⁶ y Protección de datos

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica¹⁷ que

¹⁴ Para dar apoyo en la implementación de las ZBE, la DGT tienen en vía de publicación una instrucción que recoge ciertas recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorización en el acceso de vehículos a las ZBE y otras UVAR (Regulación del acceso de vehículos al área urbana).

¹⁵ Cada municipio puede establecer autorizaciones concretas según las características en las ZBE.

¹⁶ El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, establece que los sistemas de monitorización y seguimiento deben posibilitar la evolución de la calidad del aire y del ruido.

¹⁷ La DGT ha trabajado en un estándar UNE para que las cámaras



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 sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.¹⁸

2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para

de control de acceso puedan utilizarse para procesar infracciones a través de la publicación de una cláusula tipo en los contratos de adquisición de cámaras para la vigilancia de los accesos a las ZBE e interconexión con la plataforma de vehículo conectado (DGT 3.0), de 6 de abril de 2022.

¹⁸ Como regla general, la captación de imágenes con fines de seguridad de la vía pública debe realizarse por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. La instalación y uso de 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 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 la normativa de protección de datos. Según la Guía sobre el uso de video cámaras para la seguridad y otras finalidades, publicada por la Agencia española de protección de datos, en su página 42, establece que para la utilización de cámaras para controlar el acceso a zonas de la ciudad en las que únicamente pueden acceder aquellos que previamente han sido autorizados, se controlará mediante cámaras que captan la matrícula de un vehículo para comprobar si el mismo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes para la finalidad descrita

el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico¹⁹ 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 la normativa de protección de datos. La autoridad municipal deberá adoptar una resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción, previstos para el control de las ZBE.

Artículo 12.- Estacionamiento en las ZBE²⁰

1. El estacionamiento en las ZBE se segmentará en áreas de estacionamiento que serán determinadas en el Anexo 1 de esta Ordenanza. Se establecerán 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 definirá un tiempo máximo de permanencia que podrá ser diferente para residentes y no residentes.
2. El órgano municipal competente, por medio de señalización, establecerá 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 de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo, aplicando un menor coste para los de cero emisiones. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.
4. En cada ZBE, los vehículos de sus residentes que no podrían acceder, circular y estacionar en la ZBE, si no fueran residentes, solo podrán estacionar en el área de estacionamiento de la ZBE que corresponda a su residencia, no pudiendo estacionar en las restantes áreas de estacionamiento de esa ZBE²¹.

¹⁹ Se puede determinar otra autoridad municipal o incluso establecer que la autoridad municipal será la determinada por la Junta de Gobierno o el Pleno Municipal.

²⁰ Es recomendable una importante reducción del volumen de vehículos que pueden estacionar dentro de las ZBE.

²¹ La creación de diferentes áreas de estacionamiento dentro de una misma ZBE responde al propósito de limitar la circulación de los vehículos contaminantes de los residentes por toda la ZBE, de la misma manera que se restringe la circulación de los vehículos contaminantes de los no residentes. Todos los vehículos contaminantes, contaminan con independencia de la residencia de su propietario. Los residentes tienen derecho a disponer de su vehículo contaminante para salir y entrar de la ZBE, pero no para transitar por la ZBE.



5. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento.
6. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad de centro de servicios a la movilidad, previa solicitud y autorización municipal, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos. Los aparcamientos subterráneos de titularidad pública podrán también disponer de espacios para actuar como plataforma de distribución de mercancías en la última milla, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos.

Artículo 13.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM)²² y zonas de carga y descarga en las ZBE²³

1. La distribución urbana de mercancías (en adelante DUM) es la última parte de la cadena de suministro en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano, dando servicio a los establecimientos y consumidores.
2. Por actividad u operación de carga y descarga en la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa. La actividad de carga y descarga se incluye en la DUM, orientándose al establecimiento, no al consumidor.
3. En las ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la DUM y en concreto, para la carga y descarga, que se consideren necesarias para favorecer el reparto de mercancías.
4. Las zonas reservadas de estacionamiento de la DUM y en concreto, la carga y descarga, son el espacio de la

²² Es recomendable tener previsto en la redacción actual y en los proyectos de movilidad crear zonas DUM con regulación horaria y/o flexibilidad horaria. Estas zonas deben ser diferentes de las zonas tradicionales de carga y descarga.

²³ Cuando la ZBE se implante en áreas urbanas con alta densidad de población y con actividad comercial elevadas, estas condiciones crean demanda de distribución urbana y una regulación de las zonas DUM.

vía pública reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días o horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.

5. El control de la reserva de espacio para operaciones DUM y en concreto, de carga y descarga, podrá realizarse con la obtención de un tique electrónico o utilización de sistemas tecnológicos, como app's, que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.
6. Las operaciones de DUM y en concreto, la carga y descarga, se realizará en vehículos con criterios de construcción que sean de tipo camiones, furgonetas, derivados de turismos con solo dos asientos y vehículos mixtos adaptables y que sean conducidos por un conductor profesional vinculado a una empresa o empresario autónomo. Estas operaciones también podrán ser realizadas por ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal. No se consideran vehículos a efectos de la distribución urbana de mercancías los vehículos clasificados por criterios de construcción como turismo, por no ser un vehículo destinado al transporte de mercancías.
7. En la DUM, incluida la carga y descarga, en las ZBE tendrá prioridad de circulación y estacionamiento los vehículos no contaminantes en el reparto de la última milla.
8. En el Anexo 1, en cada ZBE y ZES, se contemplará la actuación municipal relativa a la DUM y, en concreto, a la carga y descarga.

Artículo 14.- Sensibilización, comunicación y participación ciudadana

El Ayuntamiento someterá, por medio de los anuncios en su página web institucional, los proyectos técnicos de sus ZBE a un periodo de información pública no inferior a 30 días hábiles, salvo que se incluyan los proyectos técnicos como Anexo 3 a esta Ordenanza, estableciéndose el mismo periodo de tiempo de información pública para la elaboración de ésta.

Artículo 15.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE

Toda la información relativa a las 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 las ZBE. Entre estos canales, obligatoriamente se dotará el presencial, el telefónico y el telemático.

Artículo 16.- Régimen sancionador de las ZBE municipales

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 establecieron en el proyecto de ZBE.

Artículo 17.- Las infracciones de esta Ordenanza 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:
 - i. El incumplimiento de la prohibición de circular o estacionar dentro de la ZBE por parte de los vehículos no contemplados en el Anexo 2 de la Ordenanza o que, estándolo, carezcan de la autorización necesaria.
 - ii. El estacionamiento de los vehículos de los residentes en la ZBE que no estén incluidos en el Anexo 2 de esta Ordenanza o que, estándolo, no cuente con la autorización necesaria, cuando estacionen en un área de estacionamiento que no les corresponda.
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 final primera

Salvo para el establecimiento de nuevas ZBE o supresión de las que se incluyen en el anexo 1, la revisión y modificación de los anexos de esta Ordenanza podrá hacerse mediante Decreto de Alcaldía

En todo caso, la revisión y modificación de los proyectos técnicos de las ZBE se someterán a información pública por tiempo no inferior a 30 días hábiles, por medio de anuncios en la página web institucional del Ayuntamiento.

Disposición final segunda

Esta Ordenanza entrará en vigor el día XX del XXXXXX de XXXX.