

Documento de trabajo ZBE Jaén

Introducción

El crecimiento de la contaminación urbana, derivado de la movilidad y el transporte, junto con la creciente densidad del tráfico en nuestras ciudades, ha emergido como un problema ambiental y de salud pública significativo. Para hacer frente a esta situación, se implementan medidas que, en última instancia, buscan restringir la circulación de los vehículos más contaminantes en el entorno urbano.

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), conforme al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030, se posicionan como herramientas clave para mitigar los impactos del cambio climático, especialmente en el contexto de las previstas olas de calor, cuya frecuencia, duración e intensidad se proyecta que aumenten. Esta situación se agrava por el fenómeno conocido como el "efecto isla de calor". La adopción de ZBE y otras medidas de adaptación al cambio climático en entornos urbanos tiene el potencial de reducir o atenuar estos fenómenos y tendencias.

El urbanismo de proximidad y la reorganización de la movilidad urbana emergen como estrategias efectivas para disminuir el "efecto isla de calor" y minimizar los impactos en la salud humana. Las ZBE, en este contexto, se presentan como espacios propicios para fomentar el desarrollo de infraestructuras verdes, promover la biodiversidad urbana, implementar sombreamientos naturales o artificiales, adoptar sistemas urbanos de drenaje sostenible y pavimentos más permeables, y recuperar el espacio público en beneficio de la ciudadanía, entre otras intervenciones.

Es imperativo no perder de vista otra fuente significativa de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero, como los sistemas de climatización que emplean combustibles fósiles. Acciones dirigidas a la rehabilitación energética y electrificación de estos sistemas se alinean con la meta última de reducción de emisiones en las ZBE.

En el ámbito de la salud pública, según la Organización Mundial de la Salud, nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado. En España, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima más de 30,000 muertes prematuras anuales debido a la mala calidad del aire, siendo el actual modelo de movilidad y transporte una de las causas fundamentales.

Además, se señala que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan de manera desproporcionada a la población más vulnerable en términos de estatus socioeconómico,

ingresos, empleo o nivel educativo. Personas de edad avanzada, menores, individuos con problemas de salud y aquellos con bajos recursos son más susceptibles a la mala calidad del aire y el ruido, enfrentando limitadas oportunidades para modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que aumenta su exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas orientadas a mejorar la calidad del aire y reducir el ruido en las ciudades benefician especialmente a estos grupos vulnerables.

En cuanto al transporte por carretera, este representa el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero en España, siendo responsable del 6,7% de las emisiones de partículas finas PM_{2,5} y del 30,6% de las emisiones totales de NO_x a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente en contextos urbanos.

En áreas urbanas, las emisiones pueden derivar también de sistemas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria que utilizan fuentes de energía fósiles. Estos, combinados con un modelo de movilidad centrado en el uso individual de automóviles, impactan negativamente en la comodidad y percepción de seguridad de peatones y ciclistas, multiplicando las posibilidades de accidentes de tráfico.

Esta realidad implica una ocupación del espacio público urbano, limitando sus funciones, reduciendo la seguridad vial y condicionando fuertemente el uso y disfrute de las calles, especialmente para los colectivos ciudadanos más vulnerables.

El establecimiento de ZBE no solo se presenta como una medida para limitar la circulación y estacionamiento de vehículos, especialmente aquellos más contaminantes, sino también como una oportunidad para reorganizar la movilidad en el municipio. Combinado con otras acciones, como el fortalecimiento del transporte público, la ampliación de espacios peatonales y la promoción de la movilidad en bicicleta, puede transformarse en una oportunidad para replantear el esquema de movilidad en su conjunto. Esto no solo beneficia al medio ambiente y la salud, sino que también mejora la calidad de 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.

Sin embargo, es crucial destacar que las medidas de restricción del tráfico urbano no pueden aplicarse de manera indiscriminada; requieren una planificación y estudios que demuestren su necesidad con el objetivo final de proteger el medio ambiente.

Por tanto, es evidente la necesidad de transitar hacia una movilidad sostenible, donde las ZBE desempeñan un papel esencial. El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA) son instrumentos clave de planificación nacional que establecen objetivos para cumplir con los compromisos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos.

La implementación de ZBE, con la previsión de limitar el acceso a vehículos contaminantes, se alinea con los objetivos establecidos por el PNIEC y PNCCA. Los principales mecanismos jurídicos que facilitarán la consecución de estos objetivos son la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y la futura Ley de Movilidad Sostenible.

En este contexto, la Ley de Cambio Climático, en su artículo 14, establece la obligación para los municipios de más de 50,000 habitantes y los municipios de más de 20,000 habitantes (cuando se superen los valores límite de contaminantes regulados) de contar con Planes de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) y zonas de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que regula las zonas de bajas emisiones, establece que estas serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa correspondiente. No obstante, esta regulación debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación coherente con los instrumentos de planificación local.

Las ZBE deben alinearse con el objetivo del Plan Integrado de Energía y Clima (2021-2030) de reducir significativamente los desplazamientos urbanos en vehículos privados motorizados en términos de pasajeros-km. Además de contribuir a la reducción de emisiones, las ZBE tienen el potencial de mejorar la calidad del medio ambiente sonoro, estableciendo objetivos más ambiciosos que los planteados para el municipio en su conjunto.

La creación de una ZBE en un municipio implica restricciones a la circulación y estacionamiento de vehículos, especialmente los más contaminantes. Estas restricciones deben justificarse con datos sobre indicadores de calidad del aire y ruido que respalden la mejora de la contaminación ambiental y sonora.

Las entidades locales deben establecer un sistema de monitorización y seguimiento continuo para evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos de las ZBE. En caso de desviaciones significativas y continuadas, deben modificarse los proyectos correspondientes de ZBE.

Es esencial subrayar la necesaria coordinación entre las entidades locales en áreas metropolitanas para garantizar la coherencia entre sus respectivas ZBE, especialmente en el sector de la distribución urbana de mercancías.

Los instrumentos de planificación existentes previos a la publicación del Real Decreto 1052/2022 deben adaptarse a la normativa de la ZBE correspondiente en un plazo máximo de 18 meses desde su aprobación. La disposición transitoria única del mismo decreto establece que las ZBE existentes antes de su entrada en vigor deben revisarse para adecuarse al decreto en un plazo de 18 meses desde dicha entrada en vigor y, posteriormente, cada cuatro años.

En este contexto, esta ordenanza busca indicar los puntos mínimos con propuestas de contenido que se ajusten a los requisitos y criterios que los estudios técnicos establezcan en la elaboración y aplicación de la ZBE.

Finalmente, es importante destacar que los ayuntamientos pueden utilizar la Ordenanza Tipo como referencia, total o parcialmente, o como un texto de reflexión. Incluso pueden modificar su normativa actual sobre movilidad, incorporando parte o todo el articulado propuesto, como una modificación de sus diversas normas donde se incluirá la regulación de sus ZBE. En resumen, la transición hacia una movilidad sostenible, con la implementación adecuada de ZBE, se configura como un imperativo para abordar los desafíos ambientales y de salud pública en nuestras ciudades y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

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 23 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: Jaén, 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 municipal.

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 de Jaén. 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, 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 1.
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.

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) Ley 5/2010, de Autonomía Local de Andalucía, en su artículo 9 apartado 10, confiere a los municipios la competencia para la Ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de es titularidad de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sea o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, para lo que podrán fijar los medios materiales y humanos que se consideren necesarios.

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 ZES 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 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.

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 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.

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 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 Ordenanza

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 control y Protección de datos.

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.

2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en 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 ZBE.

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.

5. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado 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) y zonas de carga y descarga en las ZBE.

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 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 aplicaciones, 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.

ANEXO 1: Zonas de Bajas Emisiones y Zonas de Especial Sensibilidad

ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE 1)
DENOMINACIÓN:
ESPACIO (DELIMITACIÓN):
TIEMPO DE APLICACIÓN: Continuo o discontinuo (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN: Fases, tiempos y efectos.
ESTACIONAMIENTO: Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: Determinación de la DUM y en concreto, la carga y descarga, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE 2)
DENOMINACIÓN:
ESPACIO (DELIMITACIÓN):
TIEMPO DE APLICACIÓN: Continuo o discontinuo (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN: Fases, tiempos y efectos.
ESTACIONAMIENTO: Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: Determinación de la DUM y en concreto, la carga y descarga, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

ZONA DE ESPECIAL SENSIBILIDAD (ZES 1)
DENOMINACIÓN:
ESPACIO (DELIMITACIÓN):
TIEMPO DE APLICACIÓN: Continuo o discontinuo (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN: Fases, tiempos y efectos.
ESTACIONAMIENTO: Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: Determinación de la DUM y en concreto, la carga y descarga, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

ZONA DE ESPECIAL SENSIBILIDAD (ZES 2)
DENOMINACIÓN:
ESPACIO (DELIMITACIÓN):
TIEMPO DE APLICACIÓN: Continuo o discontinuo (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN: Fases, tiempos y efectos.
ESTACIONAMIENTO: Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: Determinación de la DUM y en concreto, la carga y descarga, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

ANEXO 2: Vehículos

1. VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL

TIPO DE VEHÍCULO	Identificación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)	Identificación de las Zonas de Especial Sensibilidad (ZES)
Los ciclos y bicicletas y los vehículos de movilidad personal.		
Los vehículos con distintivo ambiental X		

2. VEHÍCULOS QUE PRECISAN DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL LIMITADA DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO:

TIPO DE VEHÍCULO	ZBE	ZES	Fecha límite de la autorización con determinación temporal de la autorización por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
Los vehículos sin distintivo ambiental.			
Los vehículos con distintivo ambiental X.			
Autorización de acceso continua al vehículo declarado registralmente de propiedad del titular de tarjeta de persona de movilidad reducida (PMR) o con el que se desplace habitualmente, lo conduzca o no, siempre que tenga situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo.			
Autorización de acceso puntual otorgada a vehículo, a petición de persona titular de tarjeta PMR, lo conduzca o no, siempre que tenga situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo.			

<p>Los vehículos declarados registralmente como taxis adaptados.</p>			
<p>Los vehículos declarados registralmente como utilizados para el transporte de personas con enfermedades que les resulta imposible el uso del transporte público.</p>			
<p>Los vehículos declarados registralmente como, de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad, militares, extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, así como los vehículos que utilicen los profesionales del servicio público de salud de asistencia sanitaria domiciliaria.</p>			
<p>Los vehículos declarados registralmente que requieren una autorización de carácter diario o bien temporal porque necesitan acceder esporádicamente dentro de la ZBE, tendrán número máximo de XX autorizaciones diarias o por periodos concretos para acceder esporádicamente a la ZBE.</p>			<p>Para cada vehículo, cada autorización registral, será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.</p>

Los vehículos declarados registralmente de los que dispongan las personas domiciliadas en las respectivas ZBE en régimen de propiedad, usufructo, “renting”, “leasing”, retribución en especie o como vehículo de sustitución.			La autorización registral será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.
Los vehículos declarados registralmente que indiquen los propietarios de plazas de garajes particulares situadas en el interior del área.			La autorización registral será para estacionar únicamente el vehículo determinado por el propietario de la plaza de garaje en su plaza de garaje.
Los vehículos declarados registralmente de titulares de plazas de Aparcamientos Municipales para Residentes en el interior del área.			La autorización registral será para estacionar un único vehículo, únicamente en la plaza de aparcamiento del titular.
Los vehículos matriculados en el extranjero declarados registralmente con autorización para acceder, circular y estacionar en estas zonas.			La autorización registral será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.
Los vehículos declarados registralmente y clasificados como históricos por la normativa de la DGT.			La autorización registral será para la plaza de estacionamiento utilizada por el vehículo declarado registralmente como histórico.

TIPO DE VEHÍCULO POR SU ACTIVIDAD	ZBE	ZES	Fecha límite de la autorización con determinación temporal de la autorización por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones²⁹.
Los vehículos declarados registralmente como de las Administraciones Públicas o sus contratistas que presten servicios públicos básicos como limpieza, retirada de residuos, mantenimiento, obras y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones y patrimonio municipal, bibliotecas-bus y otros.			

Los vehículos declarados registralmente que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.			
Los vehículos declarados registralmente para actos en la vía pública y ocupaciones cuyo acceso autorice el órgano competente para autorizar el acto u ocupación.			Para cada vehículo, cada autorización registral, será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.
Los vehículos declarados registralmente como de transporte público colectivo, como los autobuses de empresa, los autobuses escolares, los autobuses turísticos y los trenes turísticos, que den servicio a las líneas que circulan por el interior de las ZBE que cuenten con la autorización municipal.			
Los vehículos declarados registralmente como auto taxi con distintivo ambiental			
Los vehículos declarados registralmente como de arrendamiento con conductor con distintivo ambiental con servicio previamente contratado con origen o destino en las ZBE.			
Los vehículos declarados del Servicio de Estacionamiento Regulado.			
Los vehículos declarados registralmente, excluidos turismos y motocicletas, de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el área, incluyendo los del servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios y			
oficinas de farmacia del área y de recogida de residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en el área.			

Los vehículos declarados registralmente con distintivo ambiental de autoescuelas ubicadas en las ZBE destinados a prácticas de conducción.			
Los vehículos declarados registralmente como de transporte de dinero y valores.			
Los vehículos declarados registralmente como de mudanzas.			<p>Para cada vehículo, cada autorización registral, será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.</p> <p>Un servicio clásico de mudanza entre dos puntos dentro de la misma ZBE o ZES, requerirá dos autorizaciones diferentes: una de recogida y otra de entrega.</p>
Los vehículos declarados registralmente de empresas o profesionales de reparaciones, conservación y obras en domicilios y edificios.			<p>Para cada vehículo, cada autorización registral, será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.</p>
Los vehículos declarados registralmente, a solicitud de los talleres de reparación de vehículos, que accedan a los ubicados en el área.			<p>Cada autorización registral será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.</p>
Las grúas declaradas registralmente para el remolque de vehículos y vehículos taller y auxilio en la vía pública.			
Los vehículos declarados registralmente de otros servicios como los de taller, laboratorio, tienda, oficina y de ferias.			<p>Cada autorización registral será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZES.</p>
Los vehículos declarados registralmente como de servicios funerarios para el traslado de cadáveres o acompañamiento.			

ANEXO 3: Proyectos Técnicos de las Zonas de Bajas Emisiones y Zonas de Especial Sensibilidad

Se trasladarán a este Anexo 3, los diferentes proyectos técnicos realizados de acuerdo con el Real Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones.

