

La presente traducción es informativa, no tiene carácter oficial, no supe las obligaciones del anunciante en cuanto al formato e idioma de la publicación, y no sustituye a la versión publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona de fecha 21 de febrero de 2023 (anuncio con CVE-Núm. de registro 202310032045). El texto original del anuncio puede ser consultado en la web oficial de este boletín: <https://bop.diba.cat/>

APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA ORDENANZA POR LA QUE SE FIJAN LOS CRITERIOS DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA ZONA DE BAJAS EMISIONES Y SE PROMUEVE UNA MOVILIDAD SIN EMISIONES.

Ayuntamiento de Barcelona

ANUNCIO

EXP. Núm. 22SD00930

El Plenario del Consejo Municipal, en sesión celebrada el 27 de enero de 2023, ha aprobado definitivamente la Ordenanza por la que se fijan los criterios de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona y se promueve una movilidad sin emisiones, adoptando el acuerdo que se transcribe literalmente en su totalidad y que incluye el texto íntegro:

RESOLVER las alegaciones formuladas durante el período de información pública de la aprobación inicial de la Ordenanza por la que se fijan los criterios de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona y se promueve una movilidad sin emisiones, de conformidad con el informe técnico de respuesta de alegaciones de fecha 12 de enero de 2023, que se da por reproducido y que se incorpora a este acuerdo a efectos de motivación.

APROBARLA definitivamente de acuerdo con el texto articulado que consta en el expediente.

PUBLICAR el presente acuerdo, así como su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia, en la Gaceta Municipal y en el web del Ayuntamiento.

NOTIFICAR este acuerdo a los interesados a los efectos oportunos.

Contra este acuerdo que es definitivo en vía administrativa, se puede interponer recurso contencioso administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de esta publicación. No obstante, se puede interponer cualquiera otro recurso que se considere conveniente.

Barcelona, día 17 de febrero de 2023.

Sara de Roa López

Secretaria delegada de Medio Ambiente y Servicios Urbanos PD 16.12.2

ORDENANZA POR LA QUE SE FIJAN LOS CRITERIOS DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BARCELONA Y SE PROMUEVE UNA MOVILIDAD SIN EMISIONES

Sumario

Preámbulo

Capítulo 1 Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

Artículo 2. Finalidad

Artículo 3. Corresponsabilidad

Artículo 4. Ámbito de aplicación

Artículo 5. Definiciones

Capítulo 2 Protección de la calidad ambiental

Artículo 6. La calidad del aire como bien jurídico protegido

Artículo 7. La mitigación de los impactos del cambio climático, la transición energética y la calidad ambiental

Artículo 8. Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica y mitigación de los impactos del cambio climático en Barcelona

Capítulo 3 Medidas de intervención administrativa

Artículo 9. Medidas generales de circulación

Artículo 10. Medida de restricción del tráfico

Artículo 11. Medida de restricción relativa al estacionamiento

Artículo 12. Casos de excepcionalidad

Artículo 13. El Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones

Artículo 14. Exenciones a las medidas de restricción de acceso y la circulación de vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones

Artículo 15. Autorizaciones de acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones

Artículo 16. Sistema de control

Artículo 17. Señalización

Artículo 18. Seguimiento de los efectos del establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones

Capítulo 4 Régimen sancionador

Artículo 19. Procedimiento sancionador

Artículo 20. Infracciones y sanciones

Disposición adicional única. Colaboración con otras administraciones públicas, organismos y entidades

Disposición transitoria primera. Régimen transitorio aplicable a los titulares de los vehículos que les sea de aplicación el artículo 15.1.c.i.

Disposición transitoria segunda. Aplicación retroactiva del régimen sancionador

Disposición derogatoria única.

Disposición final primera. Requerimientos del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona

Disposición final segunda. Habilitación para modificar los Anexos

Disposición final tercera. Entrada en vigor

Anexo 1. La Zona de Bajas Emisiones de Barcelona

Anexo 2. Vehículos más contaminantes

Anexo 3. Número máximo anual de autorizaciones diarias de acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones.

Anexo 4. Vehículos singulares según criterios de utilización y que pueden obtener una autorización de acceso y circulación en la ZBE

Anexo 5. Vehículos cuyas personas titulares pueden obtener las autorizaciones previstas en el apartado 1.c (i) del artículo 15 por encontrarse próximas a la edad de jubilación.

Preámbulo

1.

El Acuerdo de París de 2015 fue adoptado en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en la COP 21, el 12 de diciembre de 2015. Este tratado internacional tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático.

El artículo 7 del Acuerdo de París establece el objetivo mundial relativo a la adaptación, que consiste en fortalecer la resiliencia y reducir la vulnerabilidad al cambio climático con la finalidad de contribuir al desarrollo sostenible y conseguir una respuesta de adaptación adecuada, recogido también como principio rector en el artículo 2 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. En este mismo artículo se reconoce que la adaptación es un reto mundial que incumbe a todo el mundo, con dimensiones locales, subnacionales, nacionales, regionales e internacional, y lo que es más importante: que un incremento de los niveles de mitigación puede reducir la necesidad de esfuerzos adicionales de adaptación.

En el mismo marco de las Naciones Unidas, la Declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 25 de septiembre de 2015, por la que se adopta la Agenda 2030 de desarrollo sostenible, concreta los 17 objetivos de desarrollo sostenible y los 169 hitos de carácter integrado, que conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental. La Agenda 2030 es un plan de acción que, entre otras cosas, quiere proteger al planeta de la degradación ambiental y poner en marcha medidas urgentes para reducir los impactos del cambio climático, con el objetivo de que el planeta pueda satisfacer las necesidades de las generaciones actual y de las futuras.

Esta declaración establece que todas las organizaciones públicas, privadas y civiles de los Estados firmantes de la declaración deben implementar el plan de acción que representa la Agenda 2030.

En la 24a Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en diciembre de 2018 en Katowice, se acordaron las reglas que permiten hacer operativo el Acuerdo de París. Las partes de este Acuerdo asumen la responsabilidad de transformar su economía y su sociedad para cumplir los objetivos que han ratificado; entre ellos el Estado español. Para la implementación del Acuerdo de París, en 2020 los países se obligaron a presentar nuevos compromisos de reducción de emisiones, más ambiciosos, para responder a la emergencia climática y cerrar la brecha que existe entre los compromisos de 2015 y el objetivo del 1,5 °C.

Respecto al CO₂, la Unión Europea se ha dotado de un marco jurídico amplio que debe permitir mantenerse a la vanguardia en la transición y cumplir los objetivos de reducción de emisiones de gases con efecto invernadero en 2030.

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) define la contaminación del aire como un importante riesgo medioambiental para la salud y considera que la disminución de los niveles de polución atmosférica puede reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma. En la Unión Europea ha sido un objetivo principal la mejora de la calidad ambiental desde la Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, hasta las vigentes 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 y, particularmente, 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 (que regula los contaminantes partículas en suspensión, óxido de azufre y nitrógeno, monóxido de carbono, plomo y ozono, entre otros).

En el Estado español, el artículo 45.1 de la Constitución española 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. Asimismo, en el artículo 43.1 se reconoce el derecho a la protección de su salud.

Sectorialmente, referente a la calidad del aire, es necesario destacar el Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que transpone al ordenamiento jurídico español 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, de conformidad y al amparo de la Ley básica 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. Este real decreto tiene por objeto, entre otros definir y establecer objetivos de calidad del aire, con el fin de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de las sustancias mencionadas sobre la salud humana, el medio ambiente en su conjunto y otros bienes de cualquiera naturaleza.

En relación con la regulación de la mitigación de los impactos del cambio climático, resulta del todo relevante, la reciente Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Esta ley básica tiene por objeto asegurar el cumplimiento, por parte de España, de los objetivos del Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible, entre otros.

En cuanto a Cataluña, en un sentido genérico, el Estatuto de Autonomía de Cataluña (artículo 27) establece el derecho de todas las personas a vivir en un medio equilibrado, sostenible y respetuoso con la salud, así como el derecho a la protección frente a las diferentes formas de contaminación. A su vez, establece el deber de todas las personas de colaborar en las actuaciones que tiendan a eliminar las diferentes formas de contaminación, con el objetivo de mantenerlo y conservarlo por a las generaciones futuras.

A nivel municipal, la propia Ordenanza del medio ambiente de Barcelona, de 25 de febrero de 2011, ya regula los derechos y deberes de las personas de la ciudad en relación con la calidad del aire, entre otros, y tiene como finalidad la preservación, la protección, la restauración y la mejora de la calidad ambiental. Sin embargo, tanto aquella Ordenanza como la Ordenanza de circulación de peatones y vehículos de Barcelona, de 27 de noviembre de 1998, resultaban insuficientes a la hora de regular la medida de restricción de la circulación, ya que era necesario un instrumento que incorpore una visión estratégica y global. En este marco y dada la contaminación atmosférica que sufre el Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento aprobó la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire, en la sesión del Plenario del Consejo Municipal de 20 de diciembre de 2019. Esta Ordenanza entro en vigor el 1 de enero de 2020.

Mientras, durante el 2021, la OMS aprueba unas nuevas Directrices mundiales sobre la calidad del aire: partículas en suspensión (PM_{2.5} y PM₁₀), ozono, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y monóxido de carbono. Las Directrices aportan pruebas claras del daño que la contaminación del aire inflige a la salud humana en concentraciones aún más bajas de las que se suponía hasta ahora. Las directrices recomiendan nuevos niveles de calidad del aire, más estrictos, para proteger la salud de las poblaciones mediante la reducción de los niveles de los principales contaminantes del aire, algunos de los cuales también contribuyen al cambio climático.

En este contexto internacional y europeo, en relación con la regulación de la mitigación de los impactos del cambio climático, el Estado español ha aprobado la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, de carácter básico en su gran mayoría. Esta Ley tiene por objeto asegurar el cumplimiento, por parte de España, de los objetivos del Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible, entre otros aspectos.

Por todo ello, se hace necesaria la aprobación de una nueva Ordenanza de restricción de la circulación de determinados vehículos en la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Barcelona, que incorpore los nuevos requerimientos internacionales y los

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

2.

La Declaración de Emergencia climática y ambiental del Parlamento Europeo, de fecha 28 de noviembre de 2019 *“declara la situación de emergencia climática y medioambiental; pide a la Comisión, a los Estados miembros ya todos los agentes mundiales que adopten urgentemente las medidas concretas necesarias por combatir y contener esta amenaza antes que sea demasiado tarde, y manifiesta su propio compromiso al respeto”*.

La Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos en la Ciudad, aprobada en Saint Denis en el año 2000, establece el derecho de los ciudadanos y ciudadanas al medio ambiente y la obligación de las autoridades municipales de adoptar políticas de prevención de la contaminación y de controlar el tráfico automovilístico, respetando el medio ambiente y alentando el uso de vehículos no contaminantes (artículos XVIII y XX).

El Estatuto de Autonomía de Cataluña (artículo 84.2) prevé que los gobiernos locales de Cataluña tienen competencias propias, en los términos que determinen las leyes, sobre la circulación y los servicios de movilidad (letra *h*) y sobre la formulación y la gestión de políticas para la protección del medio ambiente (letra *j*).

En cuanto al régimen general, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, así como el artículo 66.3 del Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, establecen que los municipios han de 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.

Por lo que respecta a la normativa sectorial, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, establece 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 los permite de adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o en ciertas zonas, entre otros.

El artículo 7 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, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales (letra *g*), y el artículo 18 de acordar, por los mismos motivos, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general, o por a determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

El artículo 3.3 del Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, impone a las entidades locales la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados

no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, en particular mediante la aprobación de planes de mejora de calidad del aire y de planes de acción a corto plazo.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece en el artículo 1 que La Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las entidades locales, en el ámbito de las suyas competencias respectivas, han de dar cumplimiento al objeto de esta Ley, y deben cooperar y colaborar para su consecución. En concreto, el artículo 14 prescribe que todos los municipios del Estado español de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límites de contaminantes regulados por la normativa de referencia tendrán que adoptar, antes del año 2023, el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones dentro de su término municipal.

La obligación establecida al citado artículo 14, desarrollado por el Real decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (BOE núm. 311, de 28 de diciembre de 2022), tiene carácter de ley básica y sigue la misma línea que otros instrumentos aprobados por el Gobierno español: el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA), de 27 de septiembre de 2019, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC), de 20 de enero de 2020, y la Declaración de Emergencia Climática y Ambiental, de 21 de enero de 2020.

En Cataluña, la Generalitat, los entes locales, las organizaciones y los agentes sociales y económicos suscribieron recientemente el Acuerdo para la mejora de la calidad del aire en Cataluña, que se incluirá en el nuevo Plan de mejora de la calidad del aire de Cataluña, y donde las partes firmantes acuerdan dar un paso adelante y asumir el compromiso de trabajar por implementar una Zonas de Bajas Emisiones a todos los municipios catalanes de más de 20.000 habitantes antes de finalizar el año 2025, con un modelo general común adaptable a las diferentes realidades territoriales, sociales y ambientales de los municipios, convirtiéndose en una oportunidad de generalización, aún mayor, de las Zonas de Bajas Emisiones. Actualmente sigue en vigor el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico, aprobado por el Gobierno de la Generalitat mediante el Acuerdo GOV/127/2014, de 23 de septiembre.

En el ámbito metropolitano, en 2017 se aprobó el Programa metropolitano de medidas contra la contaminación atmosférica con el objetivo de concretar medidas estructurales para poder ejecutarlas a corto ya medio plazo. El 21 de mayo de 2019 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprueba el Reglamento de registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones; Reglamento que fue modificado por acuerdo del Consejo Metropolitano en sesión celebrada el 29 de septiembre de 2020 (BOPB de 07-01-2020 y corrección de errores BOPB 13-01-2021).

Concretamente, en la Zona de Calidad del Aire (ZQA) 1, donde pertenece la ciudad de Barcelona, históricamente se han registrado superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas en suspensión con diámetro inferior a 10

micras (PM₁₀). Por esta razón, la Generalitat de Catalunya la incluyó en la Zona de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006, de 23 de mayo de 2006; por el cual se declaran zonas de protección especial del ambiente atmosférico varios municipios de las comarcas del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental y el Baix Llobregat para el contaminante dióxido de nitrógeno (NO₂) y para las partículas PM₁₀; se da así cumplimiento a la Ley 22/1983, de 21 de noviembre, de protección del ambiente atmosférico, que además exige en esta zona la formulación de un plan de actuación con medidas por revertir la situación.

Por lo que respecta al régimen especial de Barcelona, el artículo 103 primero de la Carta municipal de Barcelona establece, a su vez, que la adopción de medidas de prevención, control y corrección de la contaminación atmosférica es un área de actuación propia del Ayuntamiento de Barcelona (letra *en*). Además, el artículo 93 dispone que es competencia propia del Ayuntamiento de Barcelona la ordenación del tráfico de personas y vehículos, y esto incluye la vigilancia y la sanción de las infracciones en todas las vías urbanas. A su turno, el artículo 18.1 de la Ley 1/2006, de 13 de marzo, por la que se regula el régimen especial del municipio de Barcelona, dispone que el Ayuntamiento regula mediante las ordenanzas municipales correspondientes los diferentes usos de las vías y establece las modalidades y los procedimientos para la ordenación, vigilancia, control del tráfico de personas, animales y vehículos, con el fin de armonizar los diferentes usos y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados.

En el marco municipal se adopta el Plan Clima de Barcelona 2018-2030 por lo que se da respuesta a uno de los compromisos adquiridos en el Pacto de Alcaldes y Alcaldesas por el Clima y la Energía firmado en 2017. Un Plan coproducido por cientos de organizaciones de la ciudad, y mediante el cual se refuerzan muchas de las medidas que ya se están llevando a término y se inician muchas otras.

Después de un año de la puesta en marcha del Plan Clima, el 15 de enero de 2020, la ciudad de Barcelona aprueba por Plenario, como medida de Gobierno, la Declaración de emergencia climática y acelera una serie de cambios que comprometen a todos los agentes de la ciudad. Las evidencias científicas irrefutables y los efectos de la crisis climática global que ya se están sufriendo llevan a actuar de forma urgente y contundente. Así pues, la declaración de emergencia climática refuerza y acelera la ejecución de algunas de las acciones ya apuntadas en el Plan Clima y añade nuevas, además de dar un paso adelante y ampliar los objetivos de ciudad relacionados con la lucha frente al cambio climático. Los efectos más destacados del CO₂ como contaminante atmosférico son la aparición de cambios climáticos y la intensificación del efecto de invernadero.

En el Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2024, aprobado por el Plenario del Consejo Municipal el 23 de diciembre de 2022, se establecen las prioridades en materia de movilidad y se promueven los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público con el objetivo de situar los niveles de contaminación atmosférica por debajo de los límites que marca la legislación europea.

Dado el carácter transfronterizo de la contaminación atmosférica y la planificación que se desarrolla a diferente escala, el 6 de marzo de 2017 tuvo lugar la 1ª Cumbre para la mejora de la calidad del aire en la conurbación de Barcelona, que derivó en un acuerdo institucional entre la Generalitat de Catalunya, el Área Metropolitana de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona, con el objetivo, entre otros, de reducir en los 15 años siguientes un 30% de las emisiones a la atmósfera de contaminantes de efecto local, principalmente el NO₂ y las PM₁₀. Este acuerdo fue afianzado en la 2ª y 3ª Cumbre, el 25 de marzo de 2019 y el 18 de marzo de 2022, respectivamente.

En materia concreta de salud pública, el artículo 27.2 de la Ley estatal 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúan sobre los riesgos presentes en el medio ambiente 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 la población.

En Cataluña, el artículo 6.3 de la Ley 18/2009, de 22 de octubre, de salud pública, establece que las administraciones públicas competentes en materia de salud pública deben proporcionar las prestaciones en esta materia, entre las que está la promoción y protección de la salud y la prevención de los factores de riesgo derivados del aire y el agua y de los aspectos medioambientales que puedan repercutir en la salud de las personas (letra a), y el artículo 68.1 de la Ley 15/1990, de 9 de julio, de ordenación sanitaria de Cataluña, otorga competencias a los ayuntamientos por prestar los servicios sanitarios necesarios para dar cumplimiento a las suyas responsabilidades en relación con obligado cumplimiento de las normas y planes sanitarios relativos al control sanitario del medio ambiente, que incluye en primero término la contaminación atmosférica (letra b).

Por último, es relevante destacar que actualmente el Ayuntamiento de Barcelona establece mecanismos de coordinación y colaboración administrativa con las varias administraciones competentes en el ámbito en cuestión, para llevar a cabo acciones conjuntas de señalización e información de la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona, así como con otros municipios que también disponen de una Zona de Bajas Emisiones activas o son limítrofes con el término municipal de la ciudad de Barcelona.

3.

En cuanto a la estructura y contenido, esta Ordenanza consta de cuatro capítulos, veinte artículos, una disposición adicional, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, tres disposiciones finales y cinco anexos.

El capítulo 1 contiene las disposiciones generales de la Ordenanza: el objeto y la finalidad, la corresponsabilidad de la Administración y la sociedad en la conservación y protección del ambiente atmosférico, el ámbito de aplicación de la Ordenanza y las definiciones de los conceptos más relevantes a efectos de la Ordenanza. El capítulo 2 establece los aspectos generales relativos a la protección de la calidad del aire como bien jurídico protegido y a la mitigación de los impactos del cambio climático, el impulso de la transición energética y la función de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica y mitigación de los impactos del cambio climático a

Barcelona. El capítulo 3 regula las medidas de intervención administrativa, concretadas en la prohibición de acceso y circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona, la restricción del estacionamiento, los casos de excepcionalidad y el Registro metropolitano; así mismo este capítulo regula el régimen de exenciones y de autorizaciones específicas para determinados casos especiales; también se refiere al sistema de control, la señalización de la ZBE y, finalmente, al seguimiento y evaluación de los efectos de la aplicación de dichas medidas. Y el capítulo 4 regula el régimen sancionador, de acuerdo con 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 (LTSV), que es la norma de rango legal que le da cobertura.

De la parte final de la norma, destaca la disposición adicional única, que se refiere a la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona con las demás administraciones públicas, organismos y entidades implicadas en las zonas de bajas emisiones; la disposición transitoria primera establece el régimen transitorio aplicable a los titulares de determinados vehículos; la disposición transitoria segunda hace referencia a la aplicación retroactiva del régimen sancionador; se incluye una única disposición derogatoria referente a la Ordenanza precedente a ésta. En cuanto a las disposiciones finales, hay tres: la primera hace referencia a los requerimientos del Real decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona; en la segunda, garantizando la participación ciudadana, se habilita a la Alcaldía por modificar los anexos de la Ordenanza, para adecuarlos a las necesidades que se planteen, siempre que, en el caso del anexo 2, así se justifique por requerimientos de la planificación, o por razones normativas, científicas o tecnológicas; finalmente, la disposición final tercera establece la entrada en vigor de la norma para el día siguiente a su publicación, en atención a las relevantes razones de interés público por aplicar de inmediato las medidas que contiene.

El Anexo 1 define y delimita el ámbito de la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona. El anexo 2 establece cuáles son los vehículos más contaminantes, a efectos de la Ordenanza. El anexo 3 establece el número máximo de autorizaciones diarias que se pueden obtener anualmente. El anexo 4 concreta las tipologías de vehículos singulares que pueden obtener una autorización de acceso a la ZBE. Y, finalmente el anexo 5 establece los Vehículos cuyas personas titulares pueden autorizar de acceso en atención al tiempo que les falta para la jubilación.

4.

Esta Ordenanza se ha elaborado teniendo en cuenta los principios que conforman la buena regulación, a qué se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y las Directrices para la elaboración de las normas municipales, que comprenden las directrices de técnica normativa y las directrices sobre la tramitación del expediente para la aprobación de las ordenanzas, los reglamentos y los decretos, de 15 de abril de 2015.

En particular, se da cumplimiento a los principios de necesidad y eficacia puesto que se considera que su aprobación es el instrumento más adecuado para conseguir el objetivo que se persigue, la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de mejorar la calidad del aire de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

El principio de proporcionalidad se considera cumplido toda vez que la Ordenanza contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades a cubrir y no comporta medidas restrictivas de derechos ni obligaciones a las personas destinatarias que no sean necesarias y que, en cualquier caso, no hayan sido valoradas como las más adecuadas dadas las circunstancias. En este sentido, tal y como consta justificado en los informes, memorias y demás documentación conformando del expediente de elaboración de la Ordenanza, se han planteado y descartado otras medidas alternativas y se ha optado por la que se ha considerar la menos restrictiva por a las personas afectadas y la más beneficiosa por en la población en general.

El principio de seguridad jurídica se garantiza puesto que la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico donde se integra y del cual se deriva.

Por último, se da cumplimiento al principio de transparencia, porque en el proceso de elaboración de la norma se ha efectuado una consulta previa, y además, se ha podido dar a conocer y discutir el contenido de la norma con las entidades, los colectivos y con la ciudadanía implicados; se han solicitado los informes a los organismos correspondientes; y se ha procedido al preceptivo trámite de información pública; finalmente, se requiere la publicación para su entrada en vigor.

Esta Ordenanza da cumplimiento también al principio de eficiencia, porque, además de hacer efectivo el mandato establecido en el artículo 14.3 de la Ley del cambio climático, contribuirá de manera decisiva a reducir la contaminación ambiental, preservar y mejorar la calidad del aire y la salud pública, acercar los niveles de contaminación de la ciudad a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), cumplir los valores límite de calidad de aire legalmente establecidos y mitigar los impactos del cambio climático. Además, también contribuirá a mejorar la eficacia ya racionalizar la gestión del tráfico de vehículos en la ciudadde Barcelona.

Capítulo 1

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto*

1. El objeto de esta Ordenanza es establecer los criterios de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Barcelona definida en el artículo 5 y en el anexo 1.

2. La Ordenanza tiene también por objeto dar cumplimiento al artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y la normativa que el desarrolla.

Artículo 2. *Finalidad*

Esta Ordenanza tiene la finalidad de reducir la contaminación ambiental debida a la movilidad, preservar y mejorar la calidad del aire y la salud pública, acercar los niveles de contaminación de la ciudad a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), cumplir los valores límite de calidad del aire legalmente establecidos, mitigar los impactos del cambio climático y velar por uno mejor medio ambiente sonoro.

Artículo 3. *Corresponsabilidad*

1. La responsabilidad de alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 2 corresponde tanto a el Ayuntamiento de Barcelona cómo a la ciudadanía en el su conjunto.

2. El Ayuntamiento de Barcelona tiene el deber de velar por la conservación y protección del ambiente atmosférico y también la obligación de hacer cumplir a la sociedad en su conjunto el correlativo deber de conservación y protección y colaboración en las actuaciones para reducir o eliminar las diferentes formas de contaminación, de conformidad con el Estatuto de Autonomía de Cataluña y la legislación específica.

Artículo 4. *Ámbito de aplicación*

1. Esta Ordenanza se aplica en el término municipal de Barcelona y en los vehículos que allí se encuentran accedan, circulen o estacionen.

2. El ámbito de las medidas relativas a la restricción de acceso y circulación previstas en esta Ordenanza es la Zona de Bajas Emisiones, delimitada en el anexo 1, y en los vehículos más contaminantes que accedan, circulen o estacionen.

3. El ámbito de las medidas relativas a la restricción del estacionamiento se determina en el artículo 11.

Artículo 5. *Definiciones*

En efectos de esta Ordenanza se entiende por:

1. «Zona de Bajas Emisiones» o «ZBE»: ámbito territorial delimitado en el cual se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos más contaminantes para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de conformidad con la clasificación de vehículos por su nivel de emisiones, de acuerdo con el que establezca el Reglamento general de vehículos vigente.

2. «Zona de Bajas Emisiones de Barcelona»: área territorial delimitada en el anexo 1.

3. «Vehículos más contaminantes»: los vehículos que cumplen los requisitos que se detallan en el anexo 2.

4. «Vehículos de servicios de emergencia y esenciales»: los vehículos que se relacionan en la letra B del artículo 4.1 del Reglamento del Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones del Área Metropolitana de Barcelona, aprobado por el Consejo Metropolitano en sesión de 21 de mayo de 2019 y modificado el 22 de diciembre de 2020.

5. «Vehículos históricos»: los vehículos que sean considerados como históricos, de acuerdo con lo establecido en el Real decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el cual se aprueba el Reglamento de vehículos históricos.

6. «Vehículos clásicos»: los vehículos que tengan esta consideración de conformidad con el artículo 45 de la ley 16/2017, de 1 de agosto, de cambio climático.

Capítulo 2

Protección de la calidad ambiental

Artículo 6. La calidad del aire cómo a bien jurídico protegido

1. La atmósfera es un bien común indispensable para la vida. Todas las personas tienen el derecho al uso y disfrute de una buena calidad del aire, a la vez que tienen el deber de colaborar a conservarla.

2. Todas las personas tienen el derecho a la protección de la salud frente a las diferentes formas de contaminación, de acuerdo con los estándares y los niveles que determinen las leyes.

3. El Ayuntamiento de Barcelona tiene el deber y la potestad de restablecer y preservar la buena calidad del aire de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente, así como de velar por la salud del conjunto de la población.

Artículo 7. La mitigación de los impactos del cambio climático, la transición energética y la calidad ambiental

1. El Ayuntamiento de Barcelona asume la obligación de tomar medidas para mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad en las ciudades, combatiendo los impactos del cambio climático y acelerando e intensificando las acciones y las inversiones necesarias para a uno futuro sostenible con bajas emisiones de carbono en aplicación de las políticas internacionales y la legislación vigente, apoyadas por las evidencias científicas.

2. El Ayuntamiento de Barcelona considera el transporte y la movilidad rodada como uno de los principales sectores responsables de la emisión de gases de efecto invernadero, lo que, el amparo del artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, le obliga a adoptar medidas de restricción del acceso, la circulación y el estacionamiento de determinados vehículos en la Zona de Bajas Emisiones.

3. Todo el mundo tiene derecho a una calidad de vida ambiental y sostenible ya la mitigación de los efectos del cambio climático que, a su vez, inciden sobre los derechos humanos. Al mismo tiempo, todo el mundo debe corresponsabilizarse en la preservación de este derecho y, en consecuencia, acatar las medidas establecidas al respeto.

Artículo 8. Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica y mitigación de los impactos del cambio climático en Barcelona

1. El Ayuntamiento de Barcelona, mediante su participación en la Agencia de Salud Pública de Barcelona, colabora como Centro de Análisis en la gestión de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica (XVPCA), adscrita al Departamento de la Generalitat competente en materia de medio ambiente, de acuerdo con la Ley 22/1983, de 21 de noviembre, de protección del ambiente atmosférica.

2. El Ayuntamiento de Barcelona, mediante la Agencia de Energía de Barcelona, lleva a término el seguimiento y análisis de los niveles de emisión de los diferentes gases de efecto invernadero, haciendo el seguimiento de las diferentes fuentes de contribución y de la suya evolución.

Capítulo 3

Medidas de intervención administrativa

Artículo 9. Medidas generales de circulación

En todo lo no regulado por esta Ordenanza, en cuanto a las medidas generales de circulación, se aplica la Ordenanza de circulación de peatones y de vehículos, de 27 denoviembre de 1998, y la normativa específica correspondiente.

Artículo 10. Medida de restricción del tráfico

1. Con el objetivo de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de efecto invernadero, así como de mitigar los impactos del cambio climático y de proteger la salud pública, se prohíbe a los vehículos más contaminantes el acceso y la circulación en la ZBE de Barcelona.

2. La medida establecida en el apartado 1 es de aplicación de lunes a viernes laborables, en horario de 07:00 horas a 20:00 horas.

3. De conformidad con el texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales, aprobado por el Real decreto legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se podrá sujetar a una tasa el acceso y la circulación de vehículos en la ZBE en los términos que establezca la ordenanza fiscal correspondiente.

Artículo 11. *Medida de restricción relativa al estacionamiento*

Las medidas de restricción del estacionamiento en la Zona de Bajas Emisiones para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, así como para mitigar los impactos del cambio climático y de proteger la salud pública, se establecen a través de la Ordenanza fiscal relativa a las tasas por estacionamiento regulado de vehículos en la vía pública (AREA), conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Artículo 12 *Casos de excepcionalidad*

1. La declaración de episodio ambiental de contaminación del aire por parte del órgano competente de la Generalitat de Catalunya comporta la activación simultánea por parte del órgano municipal competente del Protocolo de actuación delante de episodios de alta contaminación atmosférica previsto en el Plan básico de emergencias municipal, así como también la adopción de las medidas de restricción del tráfico de vehículos más contaminantes establecidas por decreto de Alcaldía.

2. Con carácter excepcional, por razones de interés general, puede autorizarse el acceso a la ZBE, mediante resolución motivada del alcalde o alcaldesa.

Artículo 13. *El Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones*

1. El Área Metropolitana de Barcelona gestiona el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones, de acuerdo con el Reglamento aprobado el 21 de mayo de 2019, modificado el 29 de septiembre de 2020.

2. Las personas titulares de vehículos más contaminantes que quieran beneficiarse de las exenciones previstas a el artículo 14 o de las autorizaciones al acceso y circulación en la ZBE de acuerdo con el artículo 15 deben inscribirse el vehículo en el Registro metropolitano mencionado en el apartado 1 anterior.

3. Los vehículos extranjeros que quieran acceder a la ZBE quedan también sujetos a los requerimientos establecidos en los artículos 14 y 15.

Artículo 14. *Exenciones a las medidas de restricción de acceso y circulación de vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones*

1. De acuerdo con el artículo 4 del Reglamento del Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones, no están afectados por la restricción de acceso y circulación establecida en el artículo 10 los vehículos más contaminantes que pertenezcan a alguna de las categorías siguientes:

- a) Vehículos dedicados al transporte de Personas con Movilidad Reducida (VPMR).
- b) Vehículos de servicios de emergencia y esenciales.
- c) Vehículos dedicados al transporte de personas con enfermedades o discapacidades que les condicionan el uso del transporte público.
- d) Vehículos con matrícula extranjera que cumplen los requisitos tecnológicos y de emisiones equivalentes a los distintivos ambientales que amparan el acceso a la ZBE y que no estén identificados en la base de datos de la Dirección General de Tráfico.

2. Para poder beneficiarse de la exención establecida en el apartado 1 es necesario, en cualquier caso, que el vehículo esté inscrito válidamente en el Registro metropolitano, en los términos y las condiciones que se establecen en el Reglamento de este Registro o cumplir los requisitos reglamentariamente establecidos a tal efecto por el Área Metropolitana de Barcelona.

Artículo 15. *Autorizaciones de acceso y circulación a la Zona de Bajas Emisiones*

1. Los vehículos más contaminantes que pertenezcan a alguna de las siguientes categorías pueden obtener autorización por acceder y circular en la ZBE de Barcelona:

- a) Pueden obtener una autorización diaria para acceder y circular de forma esporádica dentro la ZBE:
 - (i) Vehículos que accedan o circulen esporádicamente dentro la ZBE. En esta categoría se incluyen el acceso y circulación esporádica en la ZBE de los vehículos considerados cómo clásicos e históricos.
 - (ii) Vehículos extranjeros que no cumplen los requisitos tecnológicos y de emisiones equivalentes a los distintivos ambientales que amparan el acceso a la ZBE. En este caso, la persona titular del vehículo debe efectuar el trámite previo de inscripción en el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados a las zonas de bajas emisiones y solicitar la autorización diaria correspondiente.

El anexo 3 concreta el número máximo anual de autorizaciones diarias que pueden obtener los vehículos previstos a este apartado 1 a).

b) Pueden obtener una autorización temporal para acceder y circular de forma esporádica a la ZBE en atención al servicio singular que prestan:

- (i) Vehículos singulares según clasificación por criterios de utilización establecidos en el anexo 4 de esta Ordenanza.
- (ii) Vehículos que dispongan de una autorización específica del Ayuntamiento, para prestar servicios en actividades singulares, o en eventos extraordinarios en la vía pública o quehayan de realizar una actividad singular y esporádica.
- (iii) Vehículos que transporten personas diagnosticadas de enfermedades que requieran realizar tratamientos médicos de forma periódica.

(iv) Vehículos registrados en el libro taller electrónico de la Dirección General de Tráfico y con los cuales los talleres autorizados lleven a término pruebas de circulación o pruebas dinámicas, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento del Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones.

Las correspondientes autorizaciones temporales deben solicitarse en el Registro metropolitano, de acuerdo con lo establecido a el artículo 5 del Reglamento que el regula.

c) También pueden obtener autorizaciones de acceso y circulación por la ZBE:

(i) Los vehículos de las categorías recogidas en el anexo 5 cuya persona titular acredite el cumplimiento de ambas circunstancias siguientes:

(1ª) Que el vehículo constituye un instrumento necesario para el ejercicio de su actividad profesional.

(2ª) Que carecen como máximo de 5 años de cotización en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA), en el Régimen General de la Seguridad Social, o en uno otro régimen alternativo, por alcanzar la edad legal de jubilación, de conformidad con la legislación vigente.

(ii) Los vehículos cuyas personas titulares acrediten unos ingresos económicos anuales por el global de los conceptos (pensiones, ayudas, rentas, alquileres, intereses de capital, etc.) inferiores a dos veces el indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM), incrementado según el número de miembros de la unidad familiar, si procede, y calculado a partir de los ingresos de dicha unidad familiar:

Unidad familiar	IPREM
1 persona	2
2 personas	2,5
3 personas	2,9
4 personas	3,3
5 personas	3,7
6 personas o más	4

A efectos de esta Ordenanza, se entiende por unidad familiar la formada por la persona solicitante, el cónyuge o la persona con la cual mantenga una relación análoga de afectividad y las personas menores de 25 años.

Para el cómputo de la renta se tendrán en cuenta los ingresos brutos anuales del ejercicio anterior al año en curso de la persona solicitante y, en su caso, los del cónyuge o la persona con la cual mantenga una relación análoga de afectividad.

Esta autorización tiene una vigencia de 1 año en contar desde el momento de su fecha de comunicación, y se puede renovar anualmente.

(iii) Los vehículos cuyas personas titulares acrediten la compra de un vehículo de motor nuevo que cumpla los requisitos tecnológicos y de emisiones de acceso equivalentes a los distintivos ambientales, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones.

2. Para disfrutar de las autorizaciones previstas en el apartado 1 es necesario, en cualquier caso, que el vehículo esté inscrito previamente con validez en el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones o que cumpla los requisitos reglamentariamente establecidos a tal efecto por el Área Metropolitana de Barcelona.

3. La persona titular del vehículo debe tramitar la autorización correspondiente ante el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones como máximo 24 horas después del momento que efectivamente haya accedido a la ZBE, levadura que el acceso haya estado motivado por una urgencia médica debidamente acreditada, en cuyo caso se puede tramitar en el plazo de tres días, contados a partir del mismo día en que haya tenido lugar.

Artículo 16. *Sistema de control*

El control del cumplimiento de las disposiciones de esta Ordenanza se realiza mediante un sistema de lectura de matrículas y la plataforma tecnológica del Ayuntamiento con medios automáticos, sin perjuicio de las facultades que la Guardia Urbana tenga asignadas y del cumplimiento de la normativa vigente en materia de captura y uso de imágenes y de protección de datos de carácter personal.

Artículo 17. *Señalización*

1. El acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona debe señalizarse de forma clara y reconocible mediante la señalización aprobada a el efecto por la Dirección General de Tráfico.

2. Esta señalización debe indicar las tipologías de vehículos que tienen permitido el acceso a la Zona de Bajas Emisiones.

Artículo 18. *Seguimiento de los efectos del establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones*

1. El Ayuntamiento de Barcelona debe realizar un seguimiento continuo de la aplicación de las medidas contenidas en esta Ordenanza con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos en cuanto a la calidad del aire, la mitigación de los impactos del cambio climático, la salud de la ciudadanía, el cambio hacia la utilización de modos de transporte más sostenible y otros aspectos de la ciudad.

El sistema de monitorización y seguimiento debe incluir como mínimo los indicadores definidos en el Real decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, regulador de las zonas de bajas emisiones, y se publicarán anualmente en la web municipal.

<https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca/actualitat-i-recursos/estudis-e-informes>

2. En caso de que los niveles de calidad del aire medidos en las estaciones de la XVPCA ubicadas en Barcelona no estén dentro de los límites legalmente establecidos, el Ayuntamiento puede adoptar otras medidas o modificar las medidas establecidas.
3. Así mismo, el Ayuntamiento puede adoptar medidas adicionales por tal de favorecer la mitigación de los impactos del cambio climático, en el marco de sus competencias.
4. Esta Ordenanza se revisará periódicamente de acuerdo con lo establecido en el Realdecreto 1052/2022, de 27 de diciembre de 2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Capítulo 4

Régimen sancionador

Artículo 19. Procedimiento sancionador

El procedimiento sancionador de esta Ordenanza es el establecido en 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.

Artículo 20. Infracciones y sanciones

1. De acuerdo con los artículos 76.z.3 y 80.1 del citado Texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, constituye una infracción grave, sancionable con multa de 200 euros, incumplir la prohibición establecida a el artículo 10.
2. En caso de que la infracción prevista en el apartado sea cometida habiendo sido declarado por parte del órgano competente de la Generalitat de Cataluña un episodio de contaminación del aire, el importe de la multa es de 260 euros, en aplicación del artículo 81 del mismo Texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, atendida la mayor gravedad y trascendencia del hecho infractor.
3. Los ingresos obtenidos por las sanciones establecidas en esta Ordenanza se destinan a financiar actuaciones orientadas a impulsar la movilidad sostenible.

Disposición adicional única. Colaboración con otras administraciones públicas, organismos y entidades

1. El Ayuntamiento ha de colaborar con el Área Metropolitana de Barcelona, los municipios que la integran, y el resto de las administraciones públicas, entidades y organismos implicados, para que el establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones se haga con las máximas garantías para hacer posible el cumplimiento de sus objetivos.
2. El Ayuntamiento debe promover que el despliegue y la gestión de las zonas de bajas emisiones en el ámbito metropolitano se haga de forma coherente y coordinada con el resto de las administraciones implicadas, y, cuando sea posible, ha de realizar conjuntamente con estas administraciones, campañas institucionales

de comunicación y concienciación sobre sus objetivos y las restricciones que suponen.

3. Las relaciones entre el Ayuntamiento y el resto de las administraciones implicadas deben producir a través de medios electrónicos que aseguren la interoperabilidad de las soluciones adoptadas por cada una de ellas.

Disposición transitoria primera. Régimen transitorio aplicable a los titulares de los vehículos que les sea de aplicación el artículo 15.1.ci

1. El plazo de cinco años al que se refiere el artículo 15.1.ci para obtener la autorización de acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones, se inicia a partir del 31 de marzo de 2023.
2. La mencionada autorización tiene una vigencia de un año, y se puede renovar anualmente por un período máximo de 5 años, y cómo a máximo, fines al 31 de marzo de 2028.
3. En todo caso, esta autorización se extingue en el momento en que se produzca la jubilación de la persona titular del vehículo”.
4. En cualquier caso, si la aprobación de la Ordenanza es anterior al 31 de marzo de 2023, las personas titulares de los vehículos a las que se refiere el apartado 1 pueden presentar la solicitud correspondiente una vuelta entre en vigor de la Ordenanza.

Disposición transitoria segunda. Aplicación retroactiva del régimen sancionador

El régimen sancionador de esta Ordenanza se aplica a los hechos cometidos con anterioridad a su entrada en vigor cuando favorezca a la persona presuntamente infractora, tanto con respecto a la tipificación de la infracción como la sanción aplicable, incluso respecto de las sanciones pendientes de cumplimiento al entrar en vigor esta Ordenanza.

Disposición derogatoria única.

Se deroga la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire, aprobada en fecha 20 de diciembre de 2019, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona de 31 de diciembre de 2019.

Disposición final primera. - Requerimientos del Real decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona.

1. Los objetivos relativos a la calidad del aire a que se refiere el artículo 7 del Real decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el cual se regulan las zonas de bajas emisiones son los establecidos en 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 en el Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

2. Los requerimientos que el artículo 8 del citado Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, establece con respecto a los objetivos para 2030 de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en la Zona de Bajas Emisiones son los definidos en la Declaración de Emergencia Climática y en los diferentes planes estratégicos de los cuales el Ayuntamiento de Barcelona se ha dotado en este ámbito específico y que se encuentran recogidos en los propios webs municipales.

<https://www.barcelona.cat/barcelona-pel-clima/ca>

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 9 del mismo Real decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, los objetivos de calidad acústica en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona son los establecidos en el título 4 y en las tablas correspondientes del anexo II de la Ordenanza de Medio Ambiente de Barcelona, de 25 de febrero de 2011, en la redacción dada por la modificación de 27-07-2022 (BOPB 01-08-2022).

4. Por último, las medidas aplicables en cumplimiento de los artículos 3.2 y 8 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, en relación con el impulso del cambio modal hacia modalidades de transporte más sostenible, son las establecidas en el Plan de Movilidad Urbana 2024, aprobado por el Consejo Municipal en fecha 23 de diciembre de 2022.

Disposición final segunda. *Habilitación para modificar los anexos*

1. Los Anexos de esta Ordenanza pueden ser modificados por Decreto de Alcaldía. En el caso del anexo 2, es necesario que en el expediente administrativo de elaboración de la propuesta de modificación se acredite que ésta está motivada por requerimientos de la planificación, de normativa sobrevenida, o de directrices científicas o tecnológicas.

2. En los términos del artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, el decreto de Alcaldía por el que se modifiquen los anexos ha de ser objeto de aprobación inicial, de información pública por un período mínimo de treinta días, de aprobación definitiva y de publicación en el «Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona». Si durante el período de información pública no se formulan alegaciones ni sugerencias, el acuerdo de aprobación inicial será automáticamente definitivo.

3. Una vez aprobado definitivamente el decreto de Alcaldía, debe darse cuenta inmediata al Plenario del Consejo Municipal.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor*

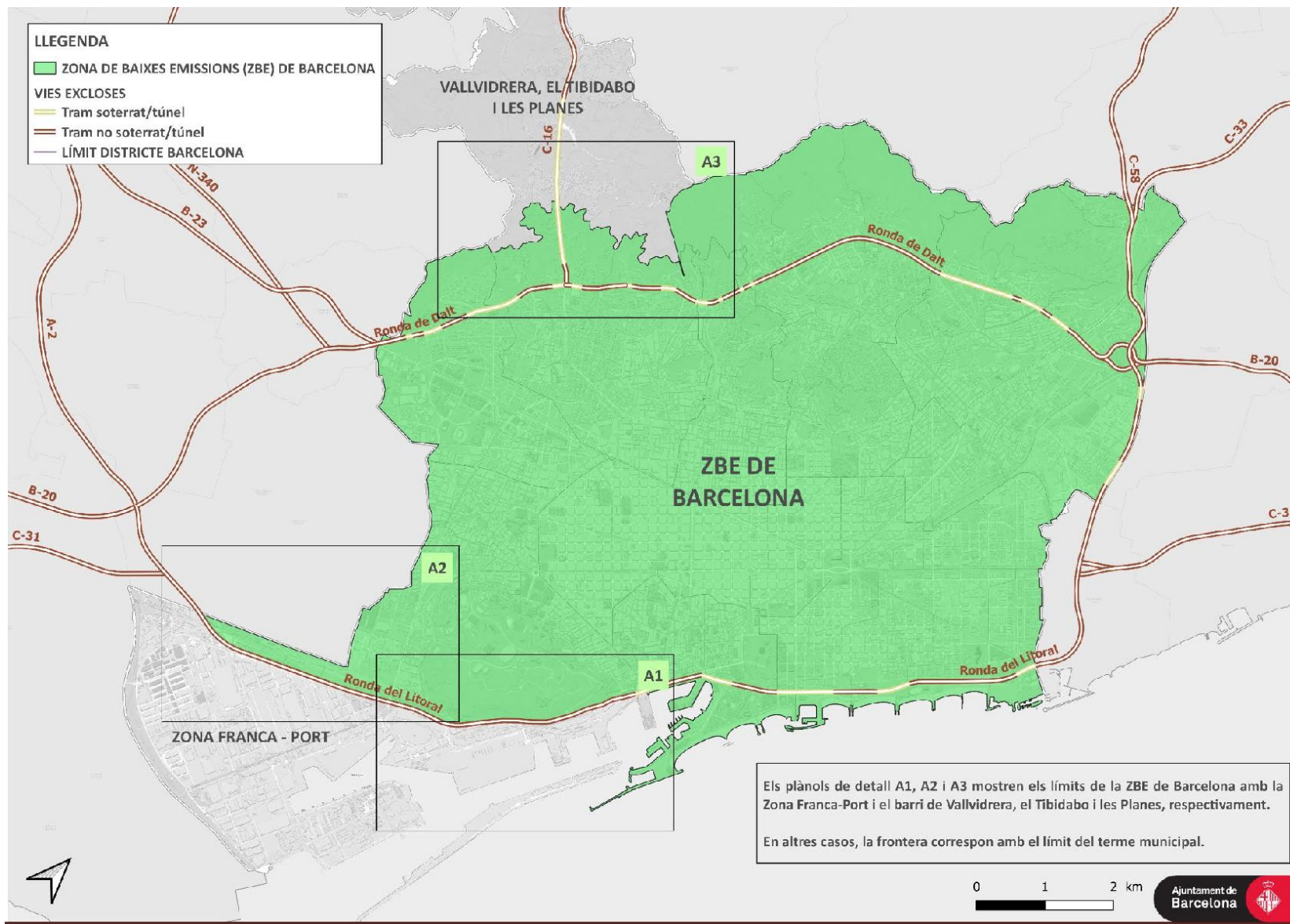
Esta Ordenanza entra en vigor el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona.

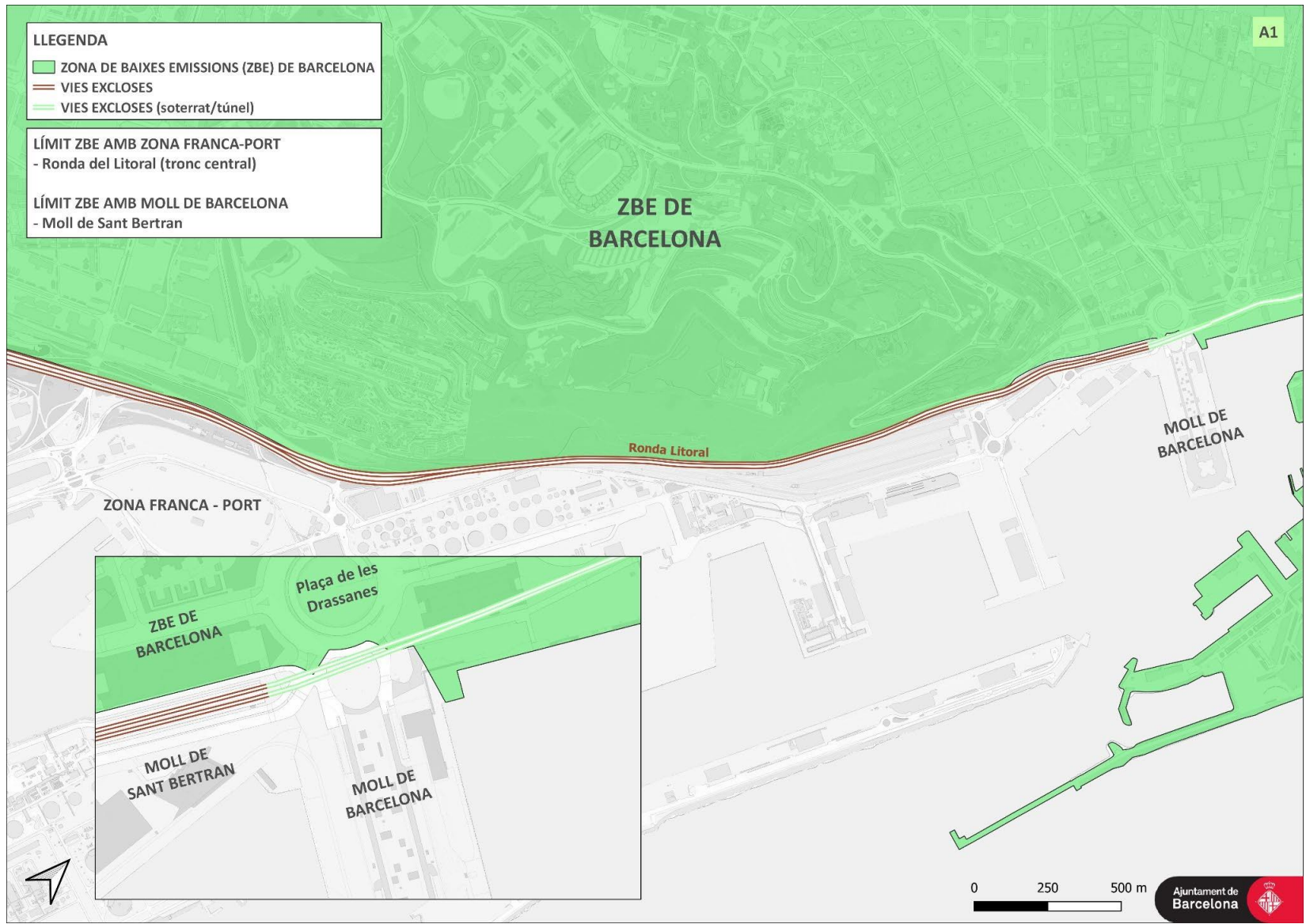
Anexo 1. *La Zona de Bajas Emisiones de Barcelona*

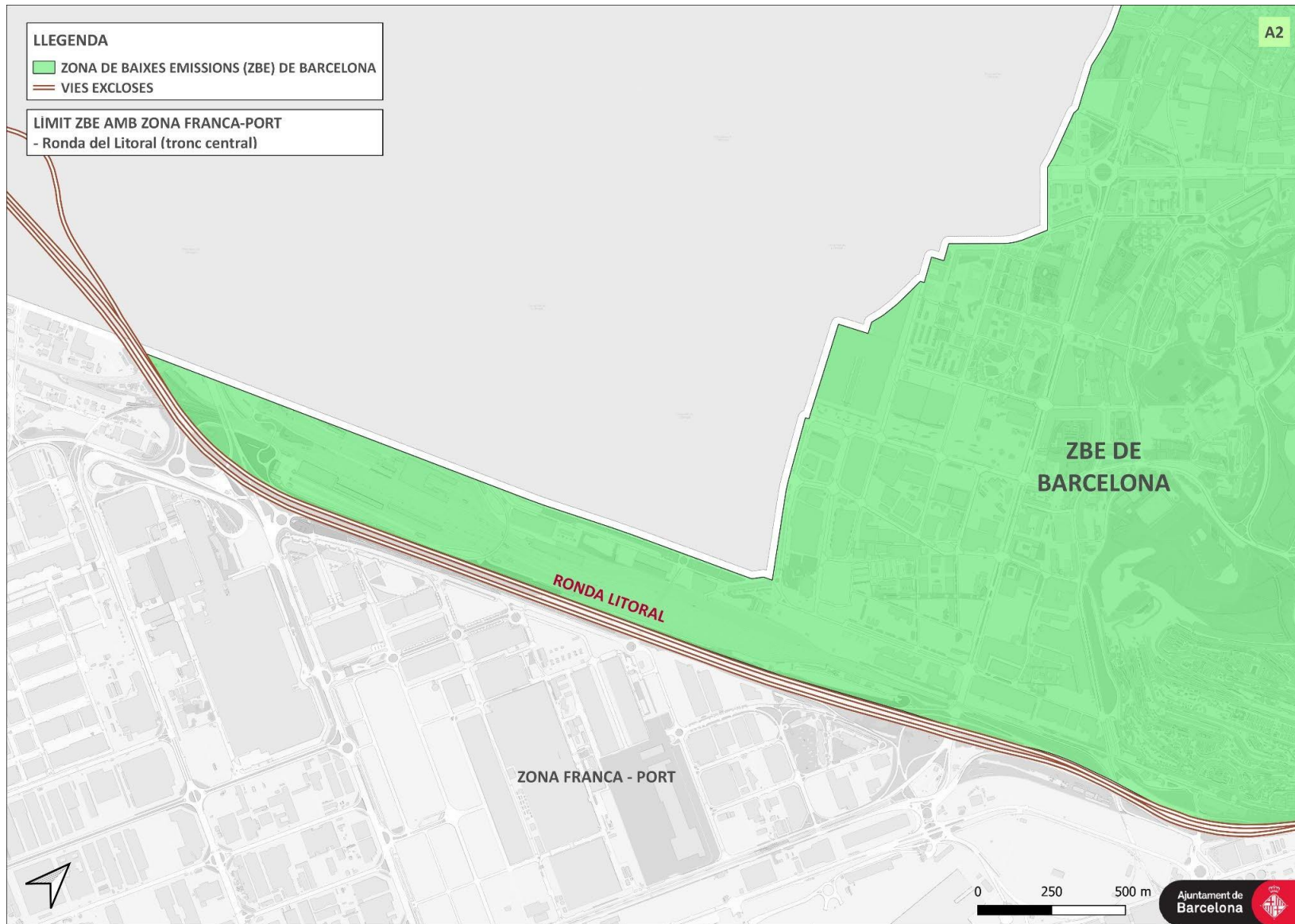
La ZBE de Barcelona incluye el término municipal de Barcelona a excepción de la Zona Franca - Industrial, el barrio de Vallvidrera, el Tibidabo y les Planes, y el Puerto comercial.

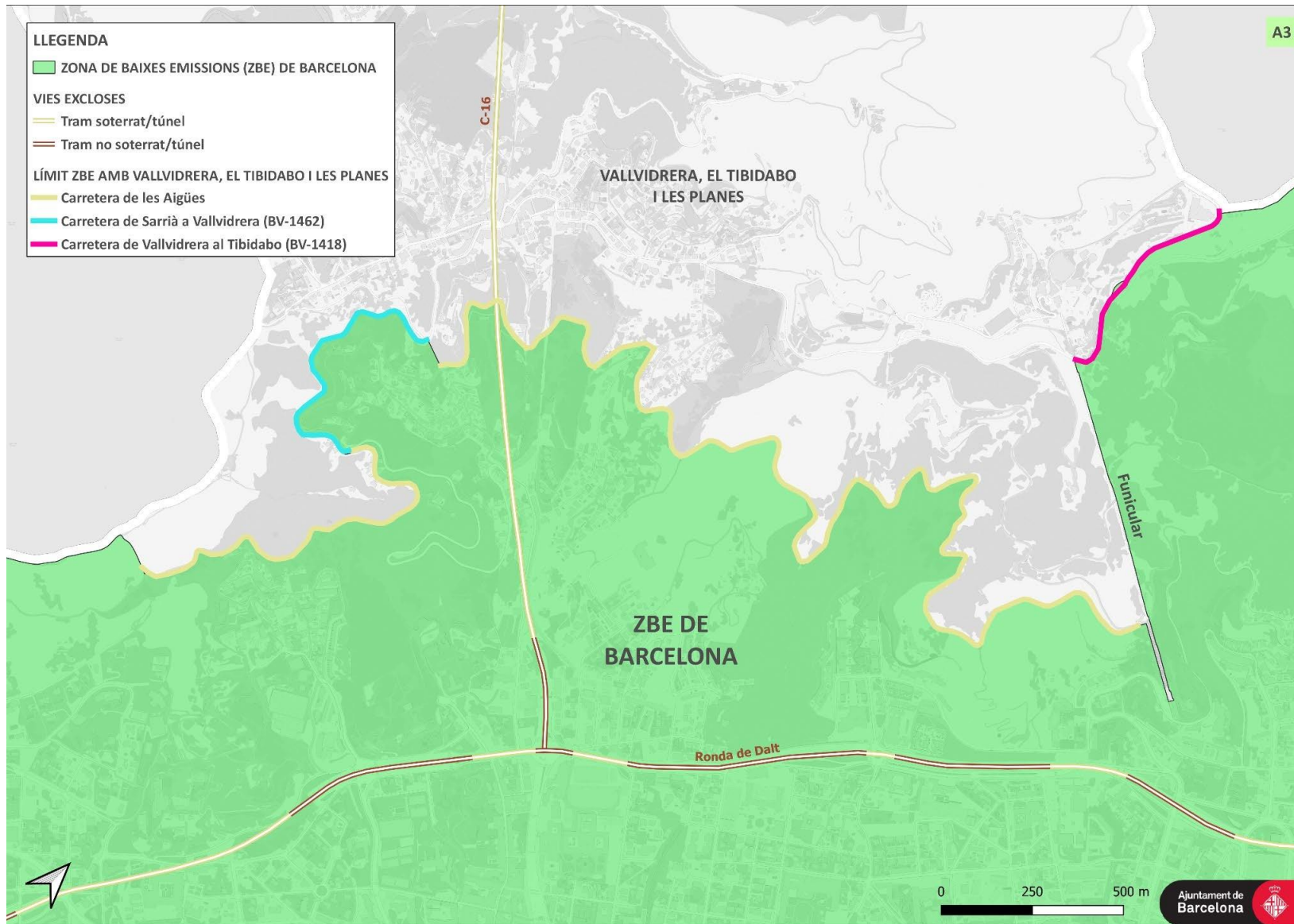
La consulta del mapa del ámbito se puede realizar en la web de mapas de datos ambientales:

<https://ajuntament.barcelona.cat/mapes-dades-ambientals/qualitataire/ca/>









Anexo 2. Vehículos más contaminantes

La condición de «vehículos más contaminantes» se alcanza con el desempeño de los dos requisitos siguientes:

a) Estar incluidos en alguna de las categorías de vehículos L, M o N.

Estas categorías corresponden a la clasificación establecida en el anexo I del Reglamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadriciclos, y a la vigilancia del mercado de los mencionados vehículos, y a el anexo 2 de la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento y del Consejo, de 5 de septiembre, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos a motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados en los dichos vehículos.

b) No tener asignado ningún distintivo ambiental según la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.

El distintivo ambiental se define a el anexo II del Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Anexo 3. Número máximo anual de autorizaciones diarias de acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones.

Los vehículos a los cuales se refiere el artículo 15.1.a) pueden obtener cada año, como máximo, 24 autorizaciones diarias para acceder a la ZBE de Barcelona, en los términos establecidos en esta Ordenanza.

Anexo 4. Vehículos singulares según criterios de utilización y que pueden obtener una autorización de acceso y circulación en la ZBE

Los vehículos que pueden obtener una autorización de acceso y circulación en la ZBE por su singularidad de uso o constitución son únicamente los vehículos de las siguientes categorías, definidos de conformidad con el anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre:

CLASIFICACIÓN POR GRUPO DE UTILIZACIÓN		DESCRIPCIÓN	CATEGORÍA HOMOLOGACIÓN
05	Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción	N2, N3, M2, M3
10	Plataforma	Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie llana sin protecciones laterales	N2, N3
11*	Caja abierta	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.	N2, N3
12	Transporte-contenedores	Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de estos	N2, N3
13	Jaula	Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos	N2, N3
15	Transporte-vehículos	Vehículo especialmente adaptado para el transporte de otro u otros vehículos	N2
16	Silo	Vehículo especialmente concebido para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granulosas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga	N2. N3
17	Basculante	Vehículo previsto de mecanismo que permite llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera	N2. N3
18	Dúmper	Camión basculante de construcción muy reforzada, de grande maniobrabilidad y apto para todo terreno	N2, N3
19	Batería recipientes	Vehículo destinado al transporte de carga en uno grupo de	N2, N3

		recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos	
22	Blindados	Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente con uno blindaje.	N1, N2, N3
27	Cisterna	Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados	N2, N3
28	Cisterna isoterma	Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior	N2, N3
30	Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de forma permanente en unos valores determinados	N2, N3
31	Cisterna calorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante	N2, N3
47	RTV	Vehículo especialmente acondicionado por emisoras de radio y/o televisión	N1, N2, N3
49	Taller o laboratorio	Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de repuesto que permitan efectuar reparaciones	N1, N2, N3
50	Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros	N1, N2, N3, M3
51	Tienda	Vehículo especialmente adaptado y	N1, N2

		acondicionado de forma permanente para la venta de artículos	
52	Exposición - oficinas	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso cómo exposición u oficinas	N2, N3
53	Grúa de arrastre	Automóvil equipado con dispositivos que permiten, elevándose parcialmente, el arrastre de uno otro vehículo	N1, N2, N3
54	Grúa de elevación	Vehículo equipado con dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas (no incluye los vehículos con dispositivos de autocarga)	N1, N2, N3, N3G
56	Hormigonera	Vehículo especialmente construido para el transporte de elementos constitutivos del hormigón, pudiéndose efectuar la suya mezcla durante el transporte.	N3, N3G
58	Vehículo para ferias	Vehículo adaptado para maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes	N1, N3
60	Extractor de fangos	Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y sumideros.	N2, N3
61	Autobomba	Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.	N2, N3
62	Grupo electrógeno	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica	N2, N3
66	Bomba de hormigonar	Vehículo autobomba especialmente diseñado para el movimiento de hormigón fluido	N3
67	Perforadora	Vehículo destinado a realizar	N2, N3

		perforaciones profundas en la tierra	
76	Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diferentes pavimentos betún asfáltico fluidificado	N1, N2, N3
77	Pinta bandas	Vehículo utilizado para realizar líneas de señalización en el suelo	N1, N2, N3
78	Quitanieves	Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.	N2, N3

* **Nota:** Los vehículos de la categoría 11 que pueden disfrutar de la autorización de acceso definida en el anexo 4 son aquellos equipados, según ficha técnica del vehículo, con grúa hidráulica articulada y/o rampas de acceso traseras con acción hidráulica, u otro dispositivo destinado a arrastrar, levantar o desplazar contrapesos necesarios por estabilizarlos.

Anexo 5. Vehículos las personas titulares de los cuales pueden obtener las autorizaciones previstas en el apartado 1.c (i) del artículo 15 por encontrarse próximas a la edad de jubilación.

Vehículos de las categorías M2, M3, N1, N2 y N3.

Estas categorías corresponden a la clasificación establecida a el anexo 2 de la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, por el que se crea un marco para la homologación de los vehículos a motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a los dedos vehículos.