



EXPEDIENT NÚM. 22SD00930

Àmbit: Ciutat

INFORME TÈCNIC I JURÍDIC I PROPOSTA D'ACORD D'APROVACIÓ DEFINITIVA

Relatiu a la resolució de les al·legacions presentades durant el termini d'informació pública de l'acord d'aprovació inicial, i a la proposta d'aprovació definitiva, de l'Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles en la Zona de Baixes Emissions de Barcelona i es promou una mobilitat sense emissions, promogut i redactat per l'Ajuntament de Barcelona.

Primer.- ANTECEDENTS:

I.- Que l'Ajuntament de Barcelona, en el marc de les iniciatives dutes a terme en els últims anys per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, va aprovar com a mesura de govern al novembre de 2016, entre d'altres, la implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), amb l'objectiu de restringir la circulació als vehicles més contaminants.

En aquell moment, ja es disposa d'estudis i de dades, publicats a diversos fòrums, no només municipals, que permeten calibrar la idoneïtat d'aquesta solució.

Donat que la ZBE es va definir conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona i amb la Generalitat de Catalunya i és una àrea que inclou Barcelona i els municipis contigus a les rondes, es fa necessari que cada municipi elabori el seu propi instrument normatiu que la reguli.

Al respecte, l'Ajuntament de Barcelona publica l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, aprovada pel Plenari del Consell Municipal en sessió de 20 de desembre de 2019 (EXP. Núm. 19SD0123NT).

II.- Posteriorment, entra en vigor la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. Aquesta llei estableix que totes les administracions públiques han de donar compliment a l'objecte d'aquesta llei. En concret, l'article 14 prescriu que tots els municipis de l'Estat espanyol de més de 50.000 habitants hauran d'establir una Zona de Baixes Emissions dins del seu terme municipal, abans de l'any 2023. L'obligació establerta al citat article 14 té caràcter de llei bàsica.

Aquest precepte ha estat desenvolupat pel Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions (BOE núm. 311, de 28 de desembre de 2022).

III.- De conformitat amb els apartats 139 i següents de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals que comprenen les directrius de tècnica normativa i les directrius sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets (aprovades per la Comissió de Govern de 15 d'abril de 2015), la proposta d'Ordenança va acompanyada de la *Memòria general i d'avaluació de l'impacte normatiu* que justifica la necessitat de la disposició i l'adequació d'aquesta als fins que es persegueixen, el marc normatiu en què s'insereix el projecte de disposició i la competència de l'Ajuntament de Barcelona sobre la matèria. Així mateix, consten degudament incorporats a l'expedient els informes emesos en relació amb l'anàlisi de l'impacte normatiu, d'impacte de gènere, d'impacte socioeconòmic i pressupostari i fiscal i els informes de les gerències afectades per la normativa. Per tal de garantir la fonamentació d'aquesta ordenança s'ha comptat amb els citats, que reiterem, i d'altres informes, també adjunts a la Memòria esmentada, en concret:

- Qualitat de l'aire i salut a Barcelona
- Memòria justificativa de la Zona de Bajas Emisiones en términos de cambio climático
- Informe tècnic relatiu a l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
- Nota de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic en relació a la implantació de Zones de Baixes Emissions
- Informe tècnic de la Guàrdia Urbana de Barcelona sobre l'avantprojecte d'ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire
- Benchmarking Zones de Baixes Emissions
- Informe d'alternatives de la ZBE del municipi de Barcelona
- Zones de Baixes Emissions i qualitat de l'aire
- Informe de participació ciutadana
- Informe sobre la publicitat a través del portal de transparència de la substanciació d'una consulta pública prèvia sobre el projecte de regulació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
- Informe de resposta a les aportacions rebudes en la fase de consulta pública prèvia sobre el projecte de regulació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
- Alegaciones ANFAC a la consulta pública previa sobre el proyecto de ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del ámbito de las Rondas de Barcelona
- Comentaris FECAV a la consulta pública prèvia
- Consideracions del Gremi del Motor a la consulta pública previa sobre el projecte d'ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions (ZBE's), de Barcelona
- Memòria d'impacte pressupostari i fiscal relatiu a l'avantprojecte d'ordenança de restricció de la circulació de determinats vehicles a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
- Impacte de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona: Anàlisi cost benefici
- Anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona
- Informe Direcció de Serveis de Mobilitat sobre la Zona de Baixes Emissions de Barcelona

- Informe tècnic justificatiu d'autoritzacions i exempcions per a l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
- Informe justificatiu de l'establiment d'exempcions i autoritzacions per motius sanitaris a l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
- Anàlisi d'alternatives per a vehicles professionals afectats per la ZBE de Barcelona
- Informe d'impacte de gènere
- Carta Zona de Bajas Emisiones Barcelona
- Informe d'avaluació de compliment del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions

Aquesta documentació es basa en els estudis més recents, i no només municipals sinó també de privats i d'altres administracions.

En quant a les dades de qualitat de l'aire, aquestes, actualment són recopilades de forma periòdica conjuntament amb la Generalitat, tal i com es diu a l'Exposició de Motius. Tot i que, tant les dades com els estudis són públics, quan es trobi que és convenient per a la present exposició es citaran específicament els documents pertinents per a la millor comprensió de les respostes a les al·legacions presentades.

IV.- Prèviament a l'elaboració del projecte normatiu, en compliment del que estableix l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, es va dur a terme una consulta pública prèvia. Així mateix, de conformitat amb l'article 37.1.d) del Reglament de Participació Ciutadana, es va realitzar el procés participatiu preceptiu del qual consta el corresponent informe com a annex 9 de l'esmentada Memòria.

V.- En data 20 de setembre de 2022, el Gerent de Medi Ambient i Serveis Urbans ha disposat iniciar l'expedient per a l'aprovació de l'Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles en la zona de baixes emissions de Barcelona i es promou una mobilitat sense emissions.

VI.- En data 4 d'octubre de 2022, els Serveis Jurídics municipals van emetre informe jurídic en el què s'informa favorablement la dita proposta d'Ordenança.

VII.- De conformitat amb l'article 111 del ROM, es dona trasllat de l'esmentada proposta a Secretaria General de l'Ajuntament de Barcelona per tal que sigui sotmès al tràmit d'esmenes dels grups polítics.

VIII.- Que la Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, en sessió celebrada el dia 15 de novembre de 2022, va adoptar l'acord següent:

"APROVAR inicialment l'Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles en la Zona de Baixes Emissions a la ciutat de Barcelona i es promou una mobilitat sense emissions d'acord amb el redactat que consta a l'expedient. SOTMETRE-LA a informació pública durant un termini de trenta dies a comptar des de l'endemà de la publicació de l'anunci al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, de conformitat amb allò disposat a

l'article 112 del Reglament Orgànic Municipal; PUBLICAR aquest Acord al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona a la Gasetta Municipal i al web de l'Ajuntament."

IX.- Que el referit acord va ser degudament notificat i publicat al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona de data 18 de novembre de 2022, a la Gasetta Municipal i al web municipal. Que durant el referit termini (data límit, 4/1/2023 inclòs) s'han presentat les al·legacions recollides en el llistat que consta més avall i que s'adjunten a l'expedient.

Cal fer constar que, en aquest tràmit, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) va presentar al·legacions; tanmateix, per un error telemàtic, el 3 de gener de 2023 tramet mitjançant la plataforma d'AECAT (Registre d'entrada: 2023-0003160) varis documents, entre ells "l'Informe d'al·legacions Ordenança ZBE BCN" i "Notif.DECRET 4553_2022". No obstant fer-ne referència, però, no inclou en aquesta primera tramesa el propi escrit d'al·legacions. El 9 de gener se la requereix per tal que esmeni l'error i el dia 10 presenta "INFORME al·legacions ordenança ZBE Barcelona.pdf" i "Resposta requeriment al·legacions ordenança ZBE Barcelona.pdf" (Registre d'entrada: 2-2023-0000619-2), que s'admeten.

Així mateix, cal apuntar que la Sra. Marina Garcia Palau va interposar un escrit IRIS, que no va entrar per registre general i per aquest motiu no s'ha fet constar en el llistat d'al·legacions. No obstant, s'han tingut en compte les seves aportacions i se'n ha donat resposta.

XI.- Que en el mateix sentit, consta a l'expedient el Certificat de la Secretaria de Medi Ambient i Serveis Urbans en relació amb les al·legacions presentades.

Segon.- CONSIDERACIONS PRÈVIES:

En primer lloc, es vol fer una consideració prèvia relativa a la sistemàtica seguida per al tractament de les al·legacions amb les particularitats següents:

1. En el present informe es fa la consideració del contingut de les al·legacions tant des de la vessant tècnica-jurídica, com també només tècnica.
2. Grups de temàtiques segons el contingut de les al·legacions: s'ha detectat que hi ha al·legacions que tenen el mateix contingut o molt similar, per la qual cosa es respon conjuntament a tots aquells al·legants que s'han interessat per una mateixa qüestió.

- GRUP A. Objecte i finalitat	7
- GRUP B. Àmbit d'aplicació de la ZBE	9
- GRUP C. Vehicls afectats	11
- C.1. Motors adaptats (retrofit)	11
- C.2. Autorització per nivell de renda	12

- C.3. Reducció del parc de vehicles afectats	14
- C.4. Vehicles clàssics	16
- C.5. Autorització per jubilació	17
- GRUP D. Horaris de restricció.	20
- GRUP E. Casos d'excepcionalitat, exempcions i autoritzacions	
- E.1. Persona sol·licitant de les autoritzacions	25
- E.2. Exempció per alguns tipus de vehicles	27
- E.3. Exempció dels vehicles VAO	29
- E.4. Afegir vehicles singulars (categoria utilització)	30
- E.5. Emergència no planificada	31
- E.6. Augment dies d'autorització	32
- E.7. Augment de causes d'exempció	32
- E.8. Malaltia greu	33
- E.9. Reemplaçament de vehicles	33
- E.10. Aparcaments	35
- GRUP F. Sistema de control	36
- GRUP G. Règim sancionador	36
- GRUP H. Disposicions transitòries	37
- GRUP I: Disposicions addicionals	38
- GRUP J. Documents de l'expedient d'elaboració del Projecte d'ordenança	39
- GRUP K. Adaptació al Reial Decret 1052/2022 del 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions	41
- GRUP L. Aspectes considerats fora de l'objecte del Projecte de l'ordenança	42

3. S'ha resumit en cada apartat el contingut de les al·legacions, en el benentès que es manté el sentit del seu contingut íntegre.

4. La relació d'interessats és la següent:

[REDACTED]
Transportistes

Registre d'entrada núm.: 2022-9512350

Data entrada registre: 24/12/22

[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2022-9514142

Data entrada registre: 27/12/22

[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2022-9516561

Data entrada registre: 29/12/22

[REDACTED] Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya
(AUDICA)

Registre d'entrada núm.: 2022-9518084

Data entrada registre: 30/12/22

05.- Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)

Registre d'entrada núm.: 2023-0003160, esmena; Registre d'entrada: 2023-0000619

Data entrada registre: 3/1/23; i esmena el 9/1/23

[REDACTED]
En representació de la Federación Empresarial Catalana Barcelona de Autotransporte de Viajeros (FECAV)

Registre d'entrada núm.: 2023-9002415

Data entrada registre: 3/1/23

[REDACTED]
En representació de TRANSCALIT, Gremi de Transport i Maquinària, AGTC i ASTAC-CONDAL

Registre d'entrada núm.: 2023-9003205

Data entrada registre: 3/1/23

[REDACTED]
Regidor-Portaveu del Grup Municipal del Partit Popular de Catalunya Registre d'entrada núm.: 2023-9002468

Data entrada registre: 3/1/23

[REDACTED]
En representació del Grup Municipal de Junts per Catalunya

Registre d'entrada núm.: 2023-0006144

Data entrada registre: 4/1/23

[REDACTED]
Transportistes

Registre d'entrada núm.: 2022-9514102

Data entrada registre: 27/12/22

[REDACTED]
En representació de SABA Aparcamientos S.A.

Registre d'entrada núm.: 2023-9004364

Data entrada registre: 4/1/23

[REDACTED]
En representació del Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils de la Província de Barcelona

Registre d'entrada núm.: 2023-9004522

Data entrada registre: 4/1/23

En representació de l'Associació de Famílies Nombroses de Catalunya (FANOC)

Registre d'entrada núm.: 2023-9004405

Data entrada registre: 4/1/23

Tercer.- TRACTAMENT DE LES AL·LEGACIONS:

GRUP A. OBJECTE I FINALITAT

Interessats:

06 (Registre d'entrada núm. 2023-9002415); 12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

Primerament, s'al·lega que de la mateixa manera que es considera la qualitat de l'aire com a bé jurídic protegit (article 6), també caldria tenir present el dret a la lliure circulació de la ciutadania en transport públic o el lliure exercici de la professió per part de les empreses.

En segon lloc, s'al·lega la necessitat d'incloure a l'apartat 1 de l'article 1 el foment de l'estacionament de vehicles sense distintiu ambiental.

En tercer lloc, s'afirma que només es penalitza el vehicle privat, que es degraden els principis democràtics i de bona regulació de l'Administració. En concret es proposa modificar l'article 2 del projecte d'ordenança tot indicant que la finalitat no és reduir, sinó "contribuir" a la reducció de la contaminació ambiental.

Així mateix, l'al·legant entèn que el projecte normatiu no té en compte la utilització racional dels recursos naturals i es proposa d'incorporar-ho a l'apartat 3 de l'article 6.

D'altra banda, l'al·legant considera, que no s'atén a una correcta redistribució de la responsabilitat ambiental en relació amb l'atribució competencial de les diverses administracions públiques. En concret demana afegir a l'apartat 2 de l'article 7 del projecte que també són sectors responsables de la contaminació l'activitat industrial, portuària i de l'aeroport.

L'al·legant també afirma que el projecte no preveu l'obligació de publicació (posar a disposició del públic) periòdica de les dades obtingudes, relatives al seguiment i l'anàlisi dels nivells d'emissió, a la que es fa referència a l'article 8.2 del projecte.

Finalment, es sol·licita la supressió de l'apartat 3 de l'article 10, afirmant que suposa una especulació amb l'accés dels no residents.

Tractament

Es DESESTIMEN les al·legacions

La finalitat d'aquest projecte d'Ordenança és precisament protegir la qualitat de l'aire (article 2) i, en conseqüència, la salut de la població; l'article 6 només es resalta que la qualitat de l'aire és un bé protegit, no que no ho siguin d'altres. Però és que aquesta ordenança té per objecte (article 1) regular les mesures per assolir els seus objectius, no uns altres. Això sí, sense detriment d'altres drets. De fet el transport públic mitjançant altres instruments normatius es fomenta i s'amplia. Pel que fa al lliure exercici de la professió per part de les empreses, aquest no es veu directament coartat.

D'altra banda, fomentar l'estacionament de vehicles sense distintiu ambiental és justament fomentar la circulació d'aquests vehicles en la ZBE, la qual cosa és contrària a l'objecte d'aquest projecte.

També cal aclarir que la legislació vigent en matèria de canvi climàtic i contaminació atmosfèrica no exigeix als ens locals que només "contribueixin", sinó que adoptin mesures efectives per a la reducció de la contaminació ambiental, en l'àmbit de les seves competències.

La utilització racional de tots els recursos naturals, malgrat ser un imperatiu constitucional i legal, no és objecte d'aquest projecte d'Ordenança.

Pel que fa a la proposta de modificació de l'article 7.2 és, precisament, contrària a la distribució competencial en matèria ambiental en el nostre ordenament jurídic, perquè tot i que certament els sectors esmentats contribueixen a la contaminació atmosfèrica, tanmateix resten fora de l'àmbit competencial de l'Ajuntament de Barcelona (vegeu l'apartat 2 del preàmbul i la Memòria general i d'avaluació de l'impacte normatiu de l'expedient, així com la documentació annexa) i, conseqüentment, del seu objecte.

En relació amb l'obligació de posar a disposició del públic les dades obtingudes en el marc de les ZBE, val a dir que, tot i que en efecte no s'estableix de forma expressa, és palès que l'Ajuntament resta subjecte al principi de transparència i publicitat i ús de mitjans telemàtics en l'actuació administrativa i, en efecte, als requeriments de la Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la que es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia. L'Ajuntament de Barcelona, disposa de tota la informació a l'abast:

<https://www.zbe.barcelona/zones-baixes-emissions/actuacions.html>,

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

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

<https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/ca/novetat-qualitat-aire>

Finalment, l'apartat 3 de l'article 10 que es demana suprimir, respon a la regulació d'una potestat local atribuïda per una llei, la d'hisendes locals. Tal com es diu al precepte és potestatiu i, en qualsevol cas, ha de ser objecte de regulació en una ordenança fiscal i ser coherent amb l'objecte del projecte normatiu.

GRUP B. ÀMBIT D'APLICACIÓ DE LA ZBE

Interessat:

08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468)

Contingut de les al·legacions:

Es demana la modificació de l'àmbit d'aplicació de la ZBE de Barcelona, per tal de limitar la seva aplicació només a l'àrea del terme municipal situada dins del perímetre que conformen les Rondes de la ciutat, considerant com a àrea exclosa tota aquella que estigui situada fora d'aquestes vies.

Tractament:

Es DESESTIMA l'al·legació.

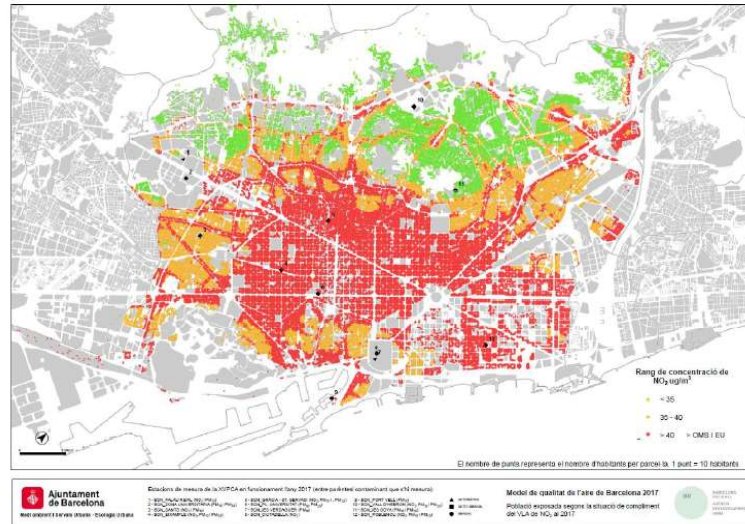
Per tal de justificar l'àmbit d'aplicació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Barcelona, entre d'altres aspectes bàsics de la mesura, s'ha encarregat a Barcelona Regional la realització de dos estudis: el Benchmarking Zones de Baixes Emissions, consistent en una anàlisi de mercat que compara el projecte de ZBE amb les de ciutats europees del nostre entorn per conèixer el rumb que s'està prenent a Europa en relació amb aquesta matèria, i l'Informe d'alternatives de la ZBE del municipi de Barcelona, que justifica que la tipologia de ZBE escollida en aquest Projecte normatiu és la millor opció possible atenent a nivell de restricció i característiques de la pròpia ciutat de Barcelona.

En aquests estudis, es conclou que la delimitació de la ZBE de Barcelona està formada bàsicament per límits administratius i vies de comunicació importants (Rondes) i que compleix amb el requisit de "permetre que els vehicles que arribin al perímetre de la ZBE pugin continuar circulant sense accedir-hi", ja que les Rondes estan excloses. Així mateix, aquesta delimitació tindrà en compte el concepte de mida de la ZBE, que tal i com estableix l'article 4 del Reial Decret 1952/2022, de 27 de desembre, per al qual es regulen les ZBE, ha de ser significativa i suficientment gran per al compliment dels seus objectius. D'aquesta manera, si existeix una problemàtica concreta de superació dels valors límit de la qualitat de l'aire, és necessari no només assegurar-se que es compleixen els objectius en la zona en concret sinó també en el conjunt de tot el municipi.

Per altra banda, també es descarta l'alternativa d'àmbit basada en nuclis o zones separades, ja que les dades de les quals es disposa d'exposició a la població mostra

com la problemàtica de la contaminació atmosfèrica es manifesta a pràcticament tot el continu urbà de la ciutat.

Imatge 3: Població exposada segons la situació de compliment VLA (vermell) de NO₂ al 2017 a Barcelona



Font: Model de contaminació local de Barcelona 2017, Ajuntament de Barcelona i Barcelona Regional

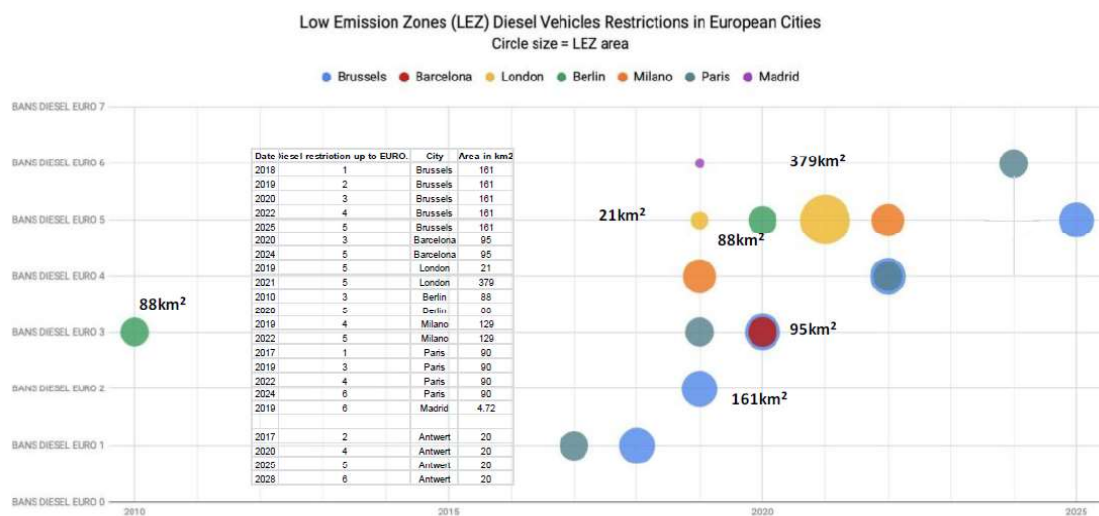
En aquest cas, es pot arribar a pensar en aplicar una ZBE excloent la part alta de la ciutat fora de Rondes. Tot i això, cal fer la reflexió següent: aplicant zones de restricció a unes parts de la ciutat i de no restricció a unes altres per una banda pot fer empitjorar aquelles zones que estaven millor degut a l'efecte vora de la mobilitat, que fa que una part dels vehicles afectats busquin vies alternatives de pas per evitar les zones amb restriccions. A més, s'incrementa la complexitat en la gestió de la ZBE per vetllar del correcte compliment de la mesura mitjançant càmeres o altre tipus de control ja que la delimitació no quedaria definida per infraestructures de distribució viària; i s'incrementa la complexitat en la senyalització de les fronteres de la ZBE i per tant la dificultat en la clara delimitació de cara al ciutadà o conductor extern. Aquests dos fets no anirien en línia amb les recomanacions del MITECO en el seu document de Directrius per a la Creació de Zones de Baixes Emissions.

A més, donat que el mapa d'exposició mostra una delimitació d'una única zona gran, si la delimitació d'aquesta aprofita infraestructures amb entitat pròpia, es facilita i simplifica la senyalització de les fronteres de la ZBE i per tant facilita que el ciutadà o conductor tinguin clars quines són les noves delimitacions territorials i on estan situades les fronteres.

Per a reforçar, encara més, la justificació aportada pels informes encarregats a Barcelona Regional, l'Ajuntament de Barcelona també ha encarregat al professor Xavier Querol Carceller, de l'Institut de Diagnosi Ambiental i Estudis de l'Aigua (IDAEA) del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC), la realització de l'estudi Informe tècnic sobre la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, l'objectiu del qual és posar de manifest, a través del criteri d'experts del món científic i de la recerca en temes relacionats amb la problemàtica de la contaminació atmosfèrica, que els

diferents aspectes recollits al projecte d'Ordenança van en línia amb l'establert amb èxit a altres ciutats del nostre entorn, principalment en relació amb els objectius, els beneficis esperats, l'àmbit d'aplicació i el nivell de restricció.

Pel que fa a l'àmbit d'aplicació, la principal conclusió al respecte afirma que l'extensió de la ZBE de Barcelona és moderada, pel seu grau de restricció si la comparem amb altres zones de baixes emissions d'Europa. Així mateix, es ressalta que el fet d'incloure com a ZBE la zona rodejada per les Rondes és una excel·lent solució ja que permet que vehicles afectats per les restriccions de les zones de baixes emissions puguin creuar l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



Comparació del grau de restricció de vehicles dièsel a la ZBE de Barcelona respecte altres ciutats europees.
Font: IDAEA-CSIC.

GRUP C. VEHICLES AFECTATS

- C.1. Motors adaptats (retrofit)

Interessant:

09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144); 12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

Es demana una autorització pels vehicles sense etiqueta que puguin acreditar adaptacions o millores tecnològiques al vehicle per tal de disminuir-hi les emissions.

Tractament:

Es DESESTIMA l'al·legació.

L'Ajuntament de Barcelona ha estudiat la viabilitat de l'ús de sistemes retrofit per al cas de vehicles professionals a l'estudi Anàlisi d'alternatives per a vehicles professionals afectats per la ZBE de Barcelona, emès pel RACC.

Els sistemes retrofit es presenten com una alternativa per a usuaris de vehicles de gran tonatge com els camions, degut a que tenen un cost molt més baix que un vehicle nou. En canvi, per vehicles petits com furgonetes (igual que per turismes) la indústria no ha estat capaç d'oferir una alternativa econòmicament rendible malgrat que tècnicament és possible. Tot i així els sistemes de reducció d'emissions, tant en vehicles vells (retrofit) com els ja incorporats en models més actuals, són susceptibles de manipulació, per tant, l'acceptació d'aquests sistemes hauria d'anar acompanyada d'uns sistema de control periòdic per detectar aquestes deficiències.

Adicionalment, també seria necessari determinar un procediment d'acceptació de vehicles modificats amb sistemes retrofit a la ZBE de Barcelona, el que requeriria establir un mecanisme acordat amb les institucions competents (Estat, Generalitat) per acreditar la col·locació dels retrofits i adequar-ho als requeriments establerts dins de la Llei de canvi climàtic.

- C.2. Autorització per nivell de renda**Interessat:**

05 (Registre d'entrada núm. 2023-0003160); 12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522); 13 (Registre d'entrada núm. 2023-9004405)

Contingut de les al·legacions:

Es demana modificar el redactat de l'article 15, apartat 1, lletra C, punt (ii), referent a l'autorització a la ZBE segons nivell de renda, incloent els ingressos de la resta de membres de la unitat familiar al còmput total, per assegurar que la sol·licitud d'acollir-se a l'autorització ve motivada per necessitats reals. Així mateix, es demana especificar el concepte d'unitat familiar i la metodologia del càlcul del còmput de la renda.

D'altra banda, es demana ampliar el nombre de membres de la unitat familiar a considerar en el càlcul d'ingressos segons IPREM a 5 i més persones, argumentant que amb el redactat actual només s'està preveient el càlcul fins a 4 membres de la unitat familiar, discriminant els casos de famílies nombroses.

Finalment també es demana incloure els vehicles de la tipologia M1 en l'autorització per nivell de renda.

Tractament:

S'ESTIMA l'al·legació.

El redactat actual de l'apartat és el següent:

(ii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin uns ingressos econòmics anuals pel global dels conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a dues vegades l'indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si escau:

Unitat de convivència	IPREM
1 persona	2
2 persones	2,5
3 persones	2,9
4 o més persones	3,3

Aquesta autorització té una vigència d'1 any a comptar des del moment de la seva notificació, i es pot renovar anualment.

Es considera que les modificacions proposades pels interessats del redactat de l'article 15 són adequades i milloren la correcta interpretació i aplicació de l'autorització. Així mateix, s'accepta ampliar el nombre de membres de la unitat familiar a considerar en el càlcul d'ingressos segons IPREM per tal de tenir en compte de manera clara a les famílies nombroses i també tenint en compte les disposicions incloses al respecte en altres ajuts que l'Ajuntament de Barcelona té vigents actualment.

Amb les modificacions, el redactat de l'article passarà a ser el següent:

(ii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin uns ingressos econòmics anuals pel global dels conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a dues vegades l'indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si escau, i calculat a partir dels ingressos de la dita unitat familiar:

Unitat familiar	IPREM
1 persona	2
2 persones	2,5
3 persones	2,9
4 persones	3,3
5 persones	3,7
6 persones o més	4

Als efectes d'aquesta Ordenança, s'entén per unitat familiar la formada per la persona sol·licitant, el cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat i les persones menors de 25 anys.

Per al còmput de la renda s'han de tenir en compte els ingressos bruts anuals de l'exercici anterior a l'any en curs de la persona sol·licitant i, si escau, els del cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat.

Aquesta autorització té una vigència d'1 any a comptar des del moment de la seva data de comunicació, i es pot renovar anualment.

- C.3. Reducció del parc de vehicles afectats

Interessat:

09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144)

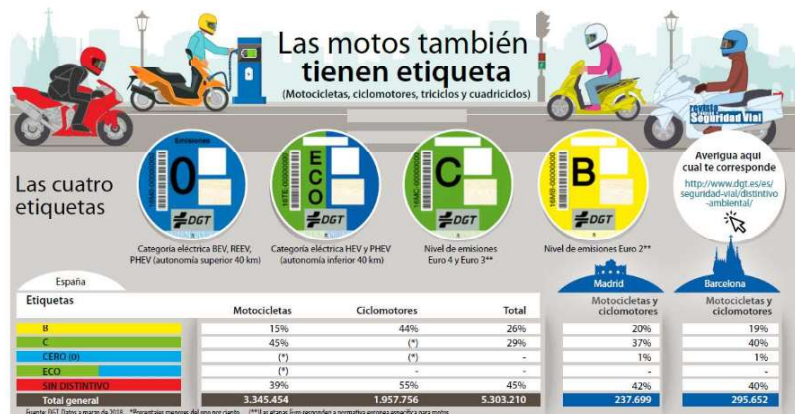
Contingut de les al·legacions:

Es demana incloure una moratòria de dos anys al sector de la motocicleta, atenent a les particularitats d'aquesta tipologia de vehicles i la seva contribució a la bona salut de la mobilitat a Barcelona.

Tractament:

Es DESESTIMA l'al·legació.

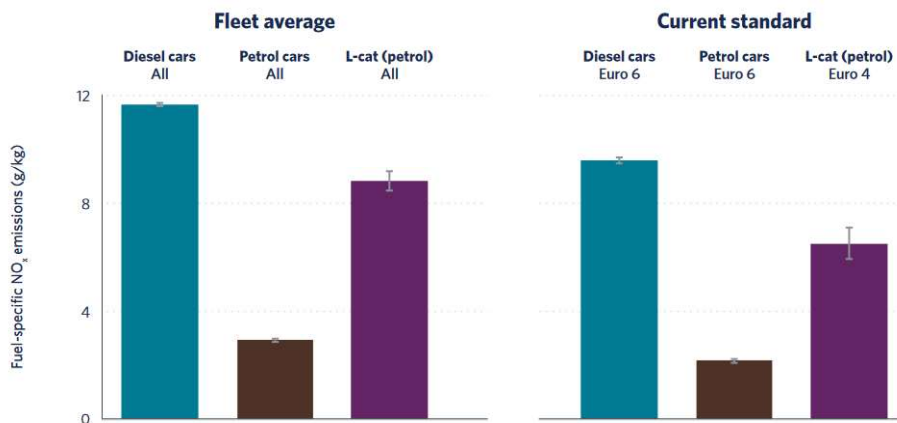
Aquesta al·legació ja va ser presa en consideració en la tramitació de l'ordenança de la ZBE de Barcelona l'any 2019. En aquell moment, per tal d'avaluar la viabilitat d'atorgar un tractament diferenciat als vehicles de la categoria L, es van observar les dades facilitades per la mateixa Direcció General de Trànsit (DGT), referents a l'any 2018 i desagregades per la ciutat de Barcelona:



Font: DGT. Dades de març de 2018

D'aquestes dades se'n derivava que hi havia censats un 40% de motocicletes i ciclomotors sense distintiu ambiental de la DGT. A més, cal tenir en compte que hi havia registrats a la ciutat quasi 300.000 vehicles d'aquesta tipologia, esdevenint una part important del parc de vehicles circulant per Barcelona.

Pel que fa a les emissions d'aquesta tipologia de vehicles, l'estudi "Remote sensing of motor emissions in Paris", de setembre de 2019, i realitzat mitjançant el sistema EDAR, establia que l'emissió mitjana de NO_x (en g/kg) de la flota analitzada de vehicles de la categoria L era més similar als turismes dièlsels que als de benzina:



Comparativa d'emissions de NO_x entre turismes i vehicles de la categoria L (motocicletes i ciclomotors).

Si, per contra, analitzàvem les dades d'emissions en g/km, segons les dades que es troben publicades en portals de referència com TransportPolicy.net, es podia concloure que, de mitjana, l'emissió d'un vehicle de la categoria L (Euro 2, etiqueta B) era inferior al d'un turisme dièsel però superior al d'un de benzina, ambdós també amb l'etiqueta B.

Així doncs, es posava de manifest que els vehicles de la categoria L esdevenien una part important del parc de vehicles circulant a la ciutat de Barcelona i, pel que fa a les

emissions, es podia concloure que, en conjunt, tenien un efecte contaminant que es podia assimilar a altres tipologies de vehicles afectades per la mesura, com els turismes de benzina.

Finalment, i atenent a que l'establiment de la ZBE de Barcelona té com a objectiu últim la reducció d'emissions provinents del trànsit per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, i que aquest objectiu només es pot aconseguir a partir de la disminució del nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho facin amb l'efecte contaminant més baix possible, feia que l'opció d'excloure els vehicles de la categoria L de la mesura no fos viable.

Així mateix, cal posar de relleu que el parc censat i/o circulant de motocicletes i ciclomotors a l'any 2022/2023 és substancialment diferent al que hi havia durant els anys previs a la implementació de la ZBE de Barcelona al 2020. Per tant, a dia d'avui el nombre de vehicles de la categoria L afectats per la mesura difereix de les dades analitzades llavors, afectant a molts menys vehicles d'aquesta categoria.

- C.4. Vehicles clàssics

Interessat:

08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468); 09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144)

Contingut de les al·legacions:

Es demana, d'una banda, incloure una exempció pels vehicles clàssics (motocicletes i turismes) de manera que puguin circular normalment, atenent a que la seva emissió de contaminació és inapreciable en el còmput global, i atenent també al valor patrimonial i històric que representen aquests vehicles per a la idiosincràsia de la ciutat i el propi país. Per una altra banda, es demana atorgar permisos als vehicles clàssics per a que puguin atendre exposicions, concentracions o altres esdeveniments.

Tractament:

S'ESTIMA l'al·legació per la qual es demanen permisos d'accés a la ZBE de Barcelona per als vehicles clàssics per atendre qualsevol tipus d'esdeveniments.

Es DESESTIMA l'al·legació que en demana una exempció.

L'article 15.1 del Projecte d'ordenança defineix les diferents autoritzacions d'accés i circulació a la ZBE de Barcelona. En aquest sentit, s'estableix que els vehicles clàssics i històrics poden demanar les autoritzacions diàries corresponents per accedir i circular esporàdicament per la ZBE, de manera anàloga al cas general d'un vehicle sense distintiu de la DGT que es troba afectat per la mesura.

No obstant, a l'article 15.1 lletra b, punt (ii) s'estableix que addicionalment al cas anterior també gaudiran d'accés a la ZBE aquells vehicles que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament de Barcelona per prestar serveis en activitats, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica. En aquest punt ja està previst incorporar-hi els vehicles clàssics i històrics que necessiten d'un accés a la ZBE per participar en exposicions, rallies, concentracions, etc.

Es desestima l'opció de donar una exempció permanent als diferents vehicles clàssics i històrics, donat que poden gaudir dels 24 dies d'autorització diària a l'any i, a més, reben autorització per participar a qualsevol esdeveniment que pugui tenir lloc en horari d'aplicació de la ZBE. Així mateix, cal recordar que la ZBE de Barcelona no aplica en cap de setmana (dissabte i diumenge) o festius, i que el seu horari en dies laborables es limita de 7h a 20h.

- C.5. Autorització per jubilació

Interessat:

05 (Registre d'entrada núm. 2023-0003160); 07 (Registre d'entrada núm. 2023-9003205); 12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

Es demana, d'una banda, concretar al punt (i) de l'apartat 1 de la lletra c) de l'article 15 de l'ordenança la data a partir de la qual es compten els 5 anys del termini per a ser beneficiari d'aquesta autorització d'accés a la ZBE. S'argumenta que d'aquesta manera, seguint l'esperit metropolità de les zones de baixes emissions, altres ordenances d'altres municipis podran fer referència a la mateixa data oferint al ciutadà una informació clara i comuna en relació amb els municipis que disposen d'una ZBE.

D'altra banda, també es demana ampliar de 5 a 8 anys els anys de marge a la jubilació que s'especifica a l'article 15.1.c punt (i).

Finalment, també es demana incloure els turismes (M1) a les categories de vehicles que poden optar a sol·licitar una autorització per jubilació.

Tractament:

S'ESTIMA l'al·legació que demana concretar certs aspectes del redactat de l'article 15.1 lletra c) punt (i).

El redactat actual de l'article 15.1 lletra c) punt (i). és el següent:

(i) Els vehicles de les categories recollides a l'annex 5 la persona titular dels quals acrediti el compliment de les dues circumstàncies següents:

(1ª) Que el vehicle constitueix un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.

(2ª) Que en la data d'aprovació d'aquesta Ordenança li manquen com a màxim 5 anys de cotització en el Règim Especial de Treballadors Autònoms (RETA), en el Règim General de la Seguretat Social, o en un altre règim alternatiu, per assolir l'edat legal de jubilació, de conformitat amb la legislació vigent

Aquesta autorització té una vigència d'un any a comptar des del moment de la seva notificació, i es pot renovar anualment per un període màxim de 5 anys. En tot cas aquesta autorització s'extingeix en el moment d'assolir l'edat legal de jubilació.

Amb la nova proposta de redactat de l'Ordenança es modifica article 15.1 lletra c) punt (i) i s'afegeix una disposició transitòria:

(i) Els vehicles de les categories recollides a l'annex 5 la persona titular dels quals acrediti el compliment de les dues circumstàncies següents:

(1ª) Que el vehicle constitueix un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.

(2ª) Que li manquen com a màxim 5 anys de cotització en el Règim Especial de Treballadors Autònoms (RETA), en el Règim General de la Seguretat Social, o en un altre règim alternatiu, per assolir l'edat legal de jubilació, de conformitat amb la legislació vigent.

Disposició transitòria primera. Règim transitori aplicable als titulars dels vehicles que els sigui d'aplicació l'article 15.1.c.i.

1. El termini de cinc anys al qual es refereix l'article 15.1.c.i per obtenir l'autorització d'accés i circulació a la Zona de Baixes Emissions, s'inicia a partir del 31 de març de 2023.

2. L'esmentada autorització té una vigència d'un any, i es pot renovar anualment per un període màxim de 5 anys, i com a màxim, fins al 31 de març de 2028.

3. En tot cas, aquesta autorització s'extingeix en el moment en què es produeixi la jubilació de la persona titular del vehicle”.

4. En qualsevol cas, si l'aprovació de l'Ordenança és anterior al 31 de març de 2023, les persones titulars dels vehicles a les que es refereix l'apartat 1 poden presentar la sol·licitud corresponent una volta entri en vigor de l'Ordenança.

Es DESESTIMEN les altres dues al·legacions demanant, d'una banda, ampliar de 5 a 8 anys el marge temporal a la jubilació per tal d'acollir-se a l'autorització, i també la referent a incloure els vehicles M1 a aquesta autorització.

La Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica, estableix al seu article 14 l'obligació per a tots els municipis de l'Estat espanyol amb més de 50.000 habitants i els territoris insulars d'adoptar, entre altres mesures, una zona de baixes emissions. Per tant, implícitament s'està demanant a les administracions locals el deure de legislar des de una visió metropolitana i/o regional, establint una regulació amb un contingut bàsic comú que sigui fàcilment interpretable i identificable per al conjunt de la població.

Aquest requeriment va en línia amb els arguments exposats a l'al·legació que demana concretar la data a partir de la qual es comptabilitza el termini per ser beneficiari de l'autorització per jubilació. Per tant, s'accepta l'al·legació.

D'altra banda, l'Ajuntament de Barcelona està d'acord amb que l'actual conjuntura mundial i l'alça dels preus per l'elevada inflació i l'increment dels tipus d'interès té una afectació en l'economia de la ciutadania i especialment de certs col·lectius com poden ser els autònoms.

Ara bé, també és cert que l'Ajuntament ja ha previst a l'actual projecte d'Ordenança certes noves autoritzacions o modificacions de les actuals que venen a reforçar el caire social de l'ordenança i han de permetre facilitar l'activitat econòmica del conjunt de la població i en especial dels autònoms.

En aquest sentit, l'actual projecte d'ordenança inclou:

- Un increment del nombre d'autoritzacions diàries de 10 dies/any a 24 dies/any.
- Una autorització per les persones que acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a la ZBE. L'autorització es dona fins a rebre el vehicle, tenint en compte l'actual conjuntura del mercat i la falta de subministres, que fa que els períodes de producció i lliurament dels vehicles s'incrementin.
- Autorització per vehicles que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament per prestar determinats serveis. Aquí s'inclouen molts vehicles específics de mudances, accessos per fires i mercats, etc.
- També s'ha ampliat el conjunt de vehicles declarats com a singulars, segons l'establert a l'annex 4 del projecte d'Ordenança.

Cal tenir present que la nova ordenança de la ZBE segueix afectant únicament als vehicles sense etiqueta, que representen una petita part del conjunt del parc circulant i que són vehicles amb unes antiguitats importants.

Per tot l'exposat anteriorment, amb l'actual redacció de l'ordenança i tenint en compte l'antiguitat i volum de vehicles afectats per l'ordenança, es desestima la petició d'allargar de 5 a 8 anys el marge d'anys previs a la jubilació per poder sol·licitar l'autorització.

Per altra banda, també es desestima la petició d'incloure la tipologia de vehicles M1 (turismes) al conjunt de vehicles que poden gaudir de l'autorització per jubilació. La motivació d'aquest fet es basa principalment en el requeriment inclòs a l'article 15.1.c apartat (i) punt (1^a) pel qual es requereix que el vehicle de la persona sol·licitant esdevingui un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.

Es considera que un vehicle M1 no té perquè ser un instrument exclusiu de treball, i la seva utilització es pot allargar més enllà de l'edat de jubilació per satisfer les necessitats de mobilitat de la persona en qüestió.

GRUP D. HORARIS DE RESTRICCIÓ

Interessant:

08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468); 09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144)

Contingut de les al·legacions:

Es demana que l'horari de restricció a la ZBE de Barcelona acabi a les 15h els divendres laborables per tal facilitar la sortida de Barcelona.

Així mateix, es demana incorporar un horari d'aplicació específic per a motocicletes i ciclomotors de dilluns a dijous de 9h a 18h i divendres de 9h a 15h. En el mateix sentit, també es demana que els vehicles de les categories L1eB i L3e gaudeixin d'un horari especial de 9h a 18h.

Finalment, es demana que en relació amb els transportistes que no disposen d'un vehicle amb distintiu ambiental i ja es troben dins la ZBE abans de l'horari de restricció per realitzar tasques de càrrega i descàrrega puguin sortir sense ser sancionats.

Tractament:

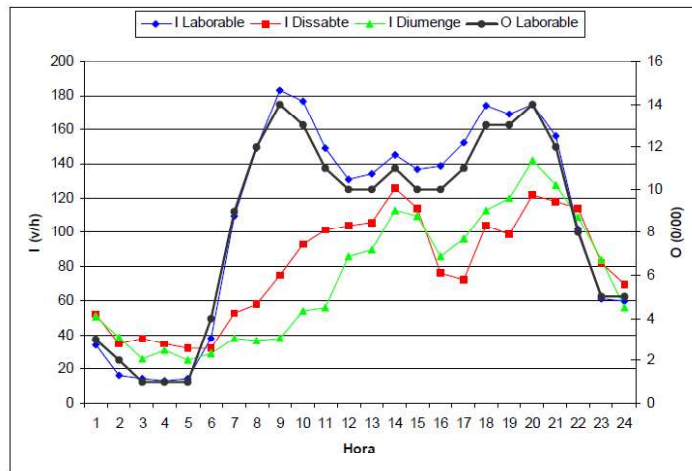
Es DESESTIMEN les al·legacions.

Aquesta tipologia d'al·legacions sobre l'horari de restricció ja van ser considerades durant la tramitació de l'ordenança de la ZBE a l'any 2019.

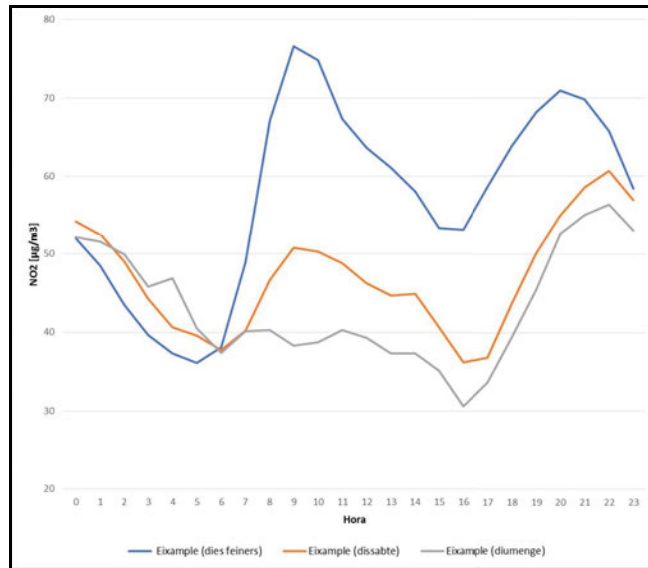
Cal tenir en compte que la nova ordenança no proposa cap canvi al respecte, ni referent a l'horari d'aplicació, ni a l'àmbit ni al conjunt de vehicles afectats. Per tant, a continuació es detallen els arguments que llavors van servir per posar de manifest la no viabilitat de la seva acceptació, i es justifica el perquè són arguments que continuen essent completament vàlids actualment. En alguns casos, a més, l'experiència adquirida mitjançant el monitoreig constant del parc circulant, gràcies a les càmeres que serveixen com a sistema de control de la ZBE, han permès corroborar que les estimacions de l'evolució i distribució de la mobilitat amb l'entrada en vigor de la ZBE en l'horari, àmbit i nivell d'afectació proposats eren correctes.

L'horari d'aplicació de les mesures de restricció de trànsit dins la ZBE s'ha establert de dilluns a divendres laborables, de 7:00h a 20:00h, coincidint amb els períodes de més volum de trànsit i, per tant, de més emissió de contaminants. L'estratègia, doncs, es basa en restringir la circulació en els períodes de més activitat i més vehicles.

Per poder veure tècnicament aquesta relació entre el trànsit i la contaminació atmosfèrica, es poden veure els següents 2 gràfics, un referent a la Intensitat Mitjana Horària (IMH) d'un punt d'aforament situat a la cruïlla entre Av. Roma i carrer Calàbria, i l'altre referent a la ubicació de l'estació fixa de l'Eixample (Av. Roma amb Comte Urgell):



Perfil diari IMH Av. Roma / Calàbria



Perfil de contaminació diària NO₂ [µg/m³] – Estació Eixample (Av. Roma / Comte Urgell). Valor límit UE/OMS: 40 µg/m³

Cal tenir en compte que les dues cruïlles estudiades tenen una morfologia de carrer i intensitat de trànsit equivalents. L'anàlisi dels gràfics ajuda a veure que és precisament dintre del període entre les 7:00h i les 20:00h, en dies laborables de dilluns a divendres, quan es concentra una intensitat de trànsit superior, amb la conseqüent obtenció de nivells de contaminació més elevats.

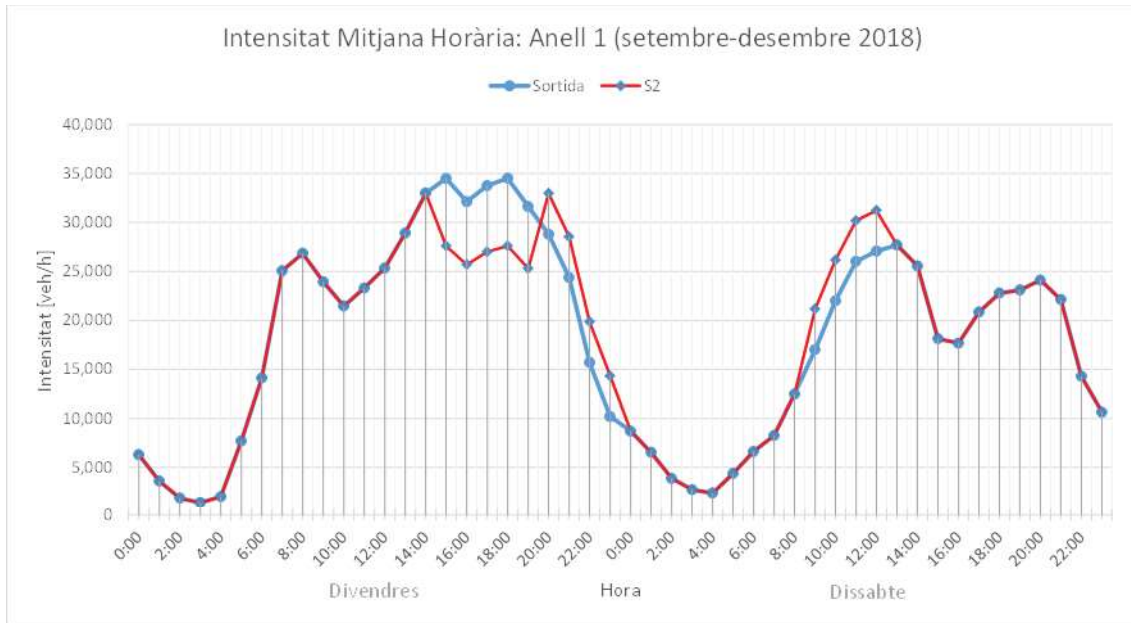
D'altra banda, referent a la possibilitat d'ocasionar col·lapses en les sortides de vehicles els divendres a les 20:00h, l'Ajuntament de Barcelona va analitzar, amb dades provinents del Servei Català de Trànsit, i obtenint dades d'intensitats horàries del volum del trànsit de divendres i dissabtes de sortida/retorn de l'àrea metropolitana de Barcelona, amb la finalitat de conèixer i, en conseqüència, poder preveure les tendències de mobilitat, un cop s'estableixen les corresponents restriccions de trànsit, en les franges horàries acordades.

Per tal de tenir les dades de tot un any, es van agrupar els 52 caps de setmana de l'any 2018, en períodes de temps de perfil o comportament semblant, resultant 4 corbes que agrupaven les 24h dels divendres i dissabtes dels següents períodes mensuals:

- 1- De l'1 de gener fins el 30 d'abril.
- 2- De l'1 de maig fins el 31 de juliol.
- 3- De l'1 al 31 d'agost.
- 4- De l'1 de setembre fins el 31 de desembre.

L'anell 1, es constitueix per les seccions transversals de mesura a les vies d'entrada i sortida de Barcelona formades per les carreteres: C-31 accessos sud de Barcelona, C-32, A-2, B-23, C-16, C-58, C-33, C-17, B-20 Pota nord i C-31 accessos nord de Barcelona.

A mode d'exemple, el següent gràfic representa la corba mitjana actual (línia de color blau) de la distribució horària de trànsit de l'Anell 1 en sentit sortida de l'àrea metropolitana de Setembre a Desembre i la corba mitjana esperada a partir de l'entrada en vigor de la ZBE-Rondes de Barcelona (línia de color vermell).

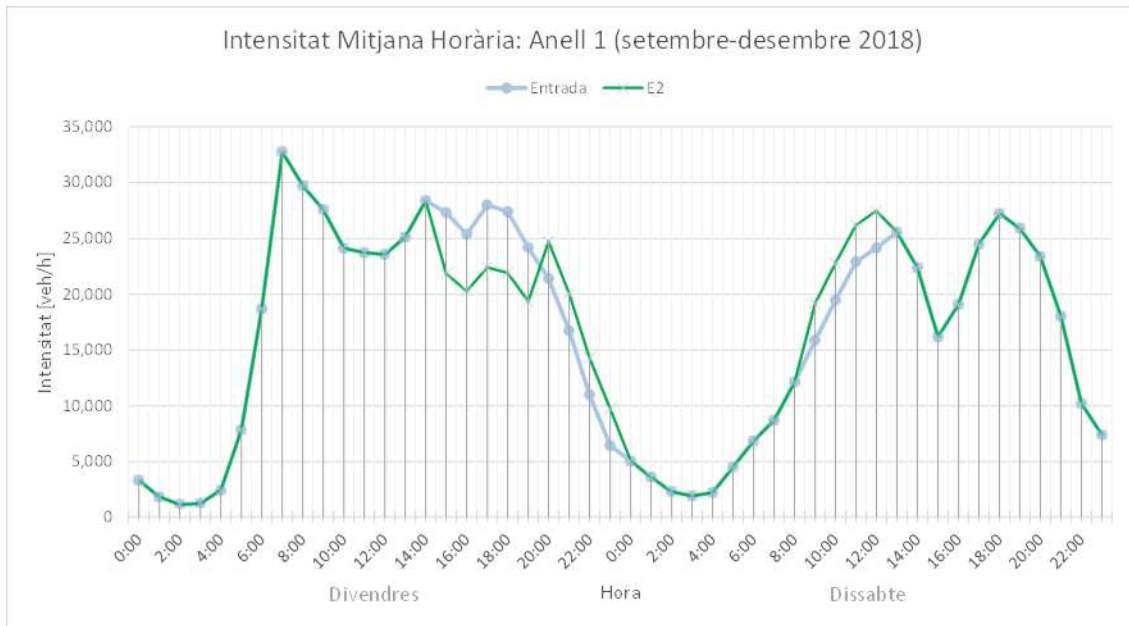


Corba mitjana actual i esperada (ZBE) de la distribució horària de trànsit de l'Anell 1 en sentit sortida de l'àrea metropolitana

Les vies de sortida de l'àrea metropolitana assoleixen el límit de capacitat entre les 15 i les 18 hores de la tarda, amb els conseqüents problemes de gestió del trànsit i augment de la contaminació per congestió de les vies.

L'efecte de l'entrada en vigor de la ZBE és la reducció de trànsit en les hores de màxima intensitat per un desplaçament de viatges a hores més tardanes (a partir de les 20h) de divendres i primeres hores de dissabte (on les intensitats punta esperades no superarien les actuals puntes de divendres).

Pel que fa a les vies d'entrada a l'àrea metropolitana es produeix un fenomen similar al del sentit sortida, quant a desplaçament de viatges de la tarda de divendres al vespres del mateix dia i al matí de dissabte (on no hi ha intensitats de trànsit que freguin el límit de capacitat).



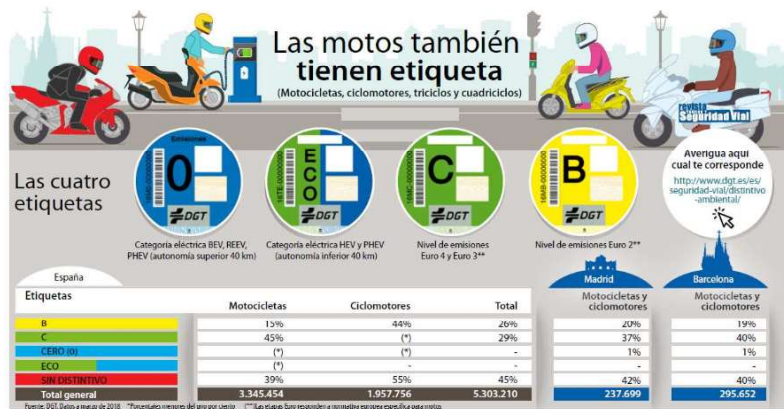
Corba mitjana actual i esperada (ZBE) de la distribució horària de trànsit de l'Anell 1 en sentit entrada de l'àrea metropolitana

Es pot afirmar, doncs, que des del punt de vista de la gestió del trànsit i del volum d'emissions de contaminants, el manteniment de l'horari de restricció (7 a 20 h) de circulació dels vehicles sense distintiu ambiental en divendres té un doble efecte beneficiós:

- Reducció d'emissions per efecte congestió.
- Afavoriment de la gestió del trànsit en vies actualment al límit de capacitat.

Atenent a tot l'anterior, es podia justificar el perquè l'Ajuntament de Barcelona ha considerat aquest horari per implementar la ZBE de Barcelona. A l'actualitat, any 2023, amb un parc de vehicles més renovat i un percentatge de vehicles sense distintiu molt menor (descens aproximat del 20% a un 1-2%), no es pot més que corroborar l'anàlisi fet i desestimar les al·legacions plantejades al respecte de lliurar el divendres a la tarda.

Referent a les altres al·legacions rebudes demanant un horari específic per algunes o totes les tipologies de motocicletes i ciclomotors, també es pot retrotraure a la justificació efectuada l'any 2019 observant les dades facilitades per la Direcció General de Trànsit (DGT), referents a l'any 2018 i desagregades per la ciutat de Barcelona:



Font: DGT. Dades de març de 2018

S'observa que hi havia censats un 40% de motocicletes i ciclomotors sense distintiu ambiental de la DGT. A més, cal tenir en compte que hi havia registrades a la ciutat quasi 300.000 vehicles d'aquesta tipologia, esdevenint una part important del parc circulant a Barcelona. Així mateix, segons dades pròpies de l'Ajuntament de Barcelona, es constata que els desplaçaments amb motocicleta i ciclomotor seguien el mateix patró horari que els turismes.

Amb tot, atès que les motocicletes i ciclomotors representaven una part important del parc de vehicles a la ciutat de Barcelona, que fins un 40% d'aquests vehicles no disposaven de cap distintiu ambiental de la DGT i, finalment, que els desplaçaments amb vehicles de la categoria L no segueixen un comportament diferent (patró horari) al d'altres tipologies de vehicle com els turismes, es considerava no viable el fet d'atorgar un horari especial per aquestes categories de vehicle.

Finalment, respecte els transportistes, l'Ajuntament de Barcelona considera que la petició inclosa a l'al·legació ja queda coberta amb els 24 dies d'accés diari per vehicle dels quals pot gaudir qualsevol vehicle afectat per la mesura.

GRUP E. CASOS D'EXCEPCIONALITAT, EXEMPCIONS I AUTORITZACIONS

- E.1. Persona sol·licitant de les autoritzacions

Interessat:

12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

Es demana que tant les persones físiques com jurídiques puguin realitzar la sol·licitud de les diferents autoritzacions d'accés a la ZBE que s'estableixen a l'article 15.b de l'ordenança. Així mateix, es proposa una modificació en el redactat de l'article.

Tractament:

S'ESTIMA PARCIALMENT l'al·legació.

El redactat actual de l'article 15.b és el següent:

b) Poden obtenir una autorització temporal per accedir i circular de forma esporàdica a la ZBE en atenció al servei singular que presten:

(i) Vehícles singulars segons la classificació per criteris d'utilització establerts a l'annex 4 d'aquesta Ordenança.

(ii) Vehícles que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament, per prestar serveis en activitats singulars, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica.

(iii) Vehícles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica.

(iv) Vehícles registrats al llibre taller electrònic de la Direcció General de Trànsit i amb els quals els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques, d'acord a l'establert al Reglament del Registre metropolità de vehícles estrangers i altres vehícles autoritzats a les zones de baixes emissions.

Les persones titulars dels vehícles previstos en aquest apartat 1 b) han de sol·licitar les autoritzacions temporals corresponents al Registre metropolità, d'acord amb allò establert a l'article 5 del Reglament que el regula.

El redactat proposat a l'al·legació no és viable, donat que les sol·licituds d'autoritzacions temporals recollides a l'article 15.b (iii), referents als vehícles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica, no poden ésser efectuades per cap persona jurídica.

No obstant, donat que es constata que el redactat de l'article pot portar a dubtes sobre qui és el responsable de sol·licitar l'autorització en cada cas, i constatant que és el propi Reglament del Registre metropolità de vehícles estrangers i altres vehícles autoritzats a les zones de baixes emissions qui ho estableix, es planteja un nou redactat de l'article 15.b:

b) Poden obtenir una autorització temporal per accedir i circular de forma esporàdica a la ZBE en atenció al servei singular que presten:

(i) Vehícles singulars segons la classificació per criteris d'utilització establerts a l'annex 4 d'aquesta Ordenança.

(ii) Vehicls que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament, per prestar serveis en activitats singulars, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica.

(iii) Vehicls que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica.

(iv) Vehicls registrats al llibre taller electrònic de la Direcció General de Trànsit i amb els quals els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques, d'acord a l'establert al Reglament del Registre metropolità de vehicls estrangers i altres vehicls autoritzats a les zones de baixes emissions.

Les corresponents autoritzacions temporals han de sol·licitar-se al Registre metropolità, d'acord amb allò establert a l'article 5 del Reglament que el regula.

- E.2. Exempció per alguns tipus de vehicls

Interessat:

04 (Registre d'entrada núm. 2022-9518084); 06 (Registre d'entrada núm. 2023-9002415); 09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144).

Continguts de les al·legacions:

Es demana el següent:

- Incloure dins de la categoria de "vehicls d'emergència i essencials" els vehicls que presten el servei de transport discrecional i regular de viatgers en autocar, argumentant el seu caràcter essencial.
- Incloure el transport col·lectiu (autocar i autobús) dins la definició prevista a l'article 5, apartat 4 de l'ordenança, relatiu a vehicls de serveis d'emergència i essencials.
- Eximir els vehicls que presten serveis de reforços (increments d'oferta) d'una línia concreta, per increments sobtats de demanda, així com els vehicls que presten serveis per donar resposta a incidències d'altres mitjans de transport en cas d'urgència.
- Que els vehicls de transport col·lectiu sense etiqueta puguin circular els dies declaracions d'episodis mediambientals.
- Que els vehicls de transport col·lectiu sense etiqueta puguin circular en casos de requeriments excepcions de mobilitat amb motiu d'incidències en els serveis de transport ferroviari o en casos de força major.
- Que els vehicls destinats a la venda ambulat puguin circular normalment i realitzar la seva activitat comercial.
- Que els autocars de transport escolar o amb presència de menors, regulat al Reial Decret 443/2001, puguin restar exempts de les prohibicions de circular

fins el 31 d'agost de 2023, atès que aquest reglament permet una antiguitat de 18 anys als vehicles que hi estan subjectes.

Tractament:

Es DESESTIMEN les al·legacions referents a incorporar dins la categoria de “vehicles d'emergència i essencials” els vehicles que presten el servei de transport discrecional i regular, els vehicles de transport col·lectiu (autocar i autobús) i els vehicles que prestin serveis de reforços per increments sobtats de demanda.

L'article 5.3 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, per el qual es regulen les zones de baixes emissions estableix explícitament que únicament, i en casos degudament justificats, es poden establir exempcions a les restriccions de la ZBE sempre i quan es garanteix el compliment dels objectius que motiven la mesura.

En aquest cas, segons l'article 14.1 del projecte d'ordenança únicament gaudeixen d'exempció per serveis d'emergència i essencials els vehicles que consten com a tal a l'article 4 del Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, i que no tenen perquè ésser utilitzats únicament en casos excepcionals o de força major.

Atenent a tot l'anterior, per tal de garantir la consecució dels fins que persegueix aquesta ordenança i atenent al nivell de restricció que porta associada, no resulta viable ampliar com a vehicles essencials i d'emergències els vehicles esmentats a l'al·legació.

Es DESESTIMA l'al·legació referent a eximir els vehicles que presten serveis de reforços per increments sobtats de demanda, atès que amb l'increment anual d'autoritzacions diàries de 10 a 24 proposat al projecte normatiu d'ordenança es dona cobertura a aquesta demanda ocasional.

Es DESESTIMA l'al·legació referent a que els vehicles de transport col·lectiu sense etiqueta puguin circular els dies de declaracions d'episodis mediambientals.

Un episodi ambiental de contaminació atmosfèrica és una situació en què la concentració d'un contaminant és elevada. En aquest cas, les mesures més eficaces per mitigar els nivells elevats de contaminació passen per establir mesures de restricció de la circulació de caire extraordinari. En aquest cas, permetre la circulació de vehicles sense etiqueta en cas d'episodi seria una acció contradictòria a la pròpia raó de ser de la declaració d'episodi de contaminació.

Per altra banda, S'ESTIMA l'al·legació referent a que els vehicles de transport col·lectiu sense etiqueta puguin circular en casos de requeriments excepcions de mobilitat amb motiu d'incidències en els serveis de transport ferroviari o en casos de força major.

L'actual redacció de l'ordenança ja estableix a l'article 12.2 la possibilitat d'oferir, ara sí únicament en casos de caràcter excepcional o per raons d'interès general, una autorització d'accés a la ZBE, mitjançant resolució motivada de l'alcalde o alcaldessa.

Així mateix, S'ESTIMA l'al·legació referent a que els vehicles destinats a la venda ambulant puguin circular normalment i realitzar la seva activitat comercial atès que ja estan incorporats a l'Annex 4 del present projecte normatiu d'Ordenança.

ES DESESTIMA la petició exempció fins al 31 d'agost del 2023 dels autocars escolars o d'altres subjectes al Reial Decret/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors. L'objecte de l'esmentat reglament és el d'establir les condicions de seguretat dels vehicles subjectes. I per motius de seguretat, l'article 3 estableix, com a regla general, que no poden prestar el servei objecte del reglament els vehicles de més de 16 anys. Tanmateix, com s'al·lega, la disposició transitòria segona estableix un règim transitori en matèria d'antiguitat dels vehicles de transport. Aquest és un règim casístic no homogeni. Per aquest motiu i perquè l'objecte de la norma res té a veure amb l'objecte del present projecte normatiu, no es pot admetre aquesta proposta. Ans al contrari: el reglament estableix que les entitats organitzadores del servei valoraran en l'adjudicació de contractes de transport escolar els vehicles amb menor antiguitat.

- **E.3. Exempció dels vehicles VAO**

Interessat:

08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468)

Contingut de l'al·legació:

L'interessat sol·licita que els vehicles d'alta ocupació (VAO) disposin d'una exempció per a circular dins de la Zona de Baixes Emissions.

Tractament:

ES DESESTIMA l'al·legació

La Zona de Baixes Emissions és la limitació d'un àmbit geogràfic on s'apliquen restriccions a la circulació als vehicles més contaminants, és a dir, als que emeten més emissions, independentment del nombre d'ocupants que porti.

Ara bé, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i la Generalitat de Catalunya estan impulsant l'ús de vehicles amb alta ocupació (VAO) amb distintiu ambiental, per reduir el volum de trànsit en determinats corredors d'accés a la ciutat. Actualment estan bonificats amb descomptes tarifaris en algunes autopistes

de peatge i tenen preferència d'ús al carril Bus-VAO de la C-58. La possible implantació de nous corredors VAO està en fase d'estudi.

- **E.4. Afegir vehicles singulars (categoria utilització)**

Interessat:

01 (Registre d'entrada núm. 2022-9512350); 02 (Registre d'entrada núm. 2022-9514142); 07 (Registre d'entrada núm. 2023-9003205); 10 (Registre d'entrada núm. 2022-9514102)

Contingut de les al·legacions:

Es demana incorporar a l'annex 4 de l'ordenança (vehicles singulars segons criteris d'utilització i que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE) les següents tipologies de vehicles:

- Els camions grua de caixa oberta, classificats en el grup d'utilització 11.
- Alguns vehicles que estiguin inclosos a la categoria (00) que siguin auxiliar d'un altre vehicle que formi part d'alguna de les altres categories més específiques i que s'hi que estan incloses a l'annex 4.
- Les tractores que arrossequin els semiremolcs als que es refereixen els serveis previstos en l'annex 4.

Tractament:

S'ESTIMA l'al·legació referent a la incorporació dels camions grua de caixa oberta (classificació per grup d'utilització 11) dins de l'Annex 4 del projecte d'ordenança.

El text incorporat és el que segueix a continuació:

CLASSIFICACIÓ PER GRUP D'UTILITZACIÓ		DESCRIPCIÓ	CATEGORIA HOMOLOGACIÓ
11*	Caixa oberta	Vehicle destinat al transport de mercaderies en un receptacle obert per la part superior. Els laterals podran ser abatibles o fixos.	N2, N3

* **Nota:** Els vehicles de la categoria 11 que poden gaudir de l'autorització d'accés definida a l'annex 4 són aquells equipats, segons fitxa tècnica del vehicle, amb grua hidràulica articulada i/o rampes d'accés posteriors amb acció hidràulica, o altre dispositiu destinat a arrossegar, aixecar o desplaçar contrapesos necessaris per estabilitzar-los.

D'altra banda, es DESESTIMA l'al·legació que demana afegir a l'annex 4 els vehicles de la categoria 00 que intervinguin com a auxiliars d'un vehicle de les altres categories incloses a l'esmentat annex, sempre i quan coincideixen en el temps.

L'esperit de la norma és el d'evitar l'obligació als professionals del transport que tenen vehicles especials amb vides útils més llargues que la resta i que les seves característiques impliquen un cost d'adquisició elevat al renovar-los. Si el vehicle acompanyant respon a una de les categories considerades singulars, es pot acollir a la mateixa autorització recollida a l'annex 4.

En canvi, si el vehicle acompanyant no té unes característiques singulars que el facin especial i d'alt cost d'adquisició i complex reemplaçament, llavors cal que aquest es renovi a temps per un vehicle no contaminant.

Finalment, s'ESTIMA PARCIALMENT l'al·legació demanant autoritzar els tracto-camions que arrosseguin un semiremoc classificat, segons utilització, en una de les categories incloses a l'annex 4.

Alternativament al sol·licitat pels interessats, qualsevol vehicle destinat a obres, que sigui N3 i estigui format per un tracto-camió i un semiremoc amb categoria d'utilització segons taula de l'annex 4 de l'ordenança de la ZBE podrà gaudir de l'autorització d'accés fent ús dels permisos a vehicles amb autorització municipal, disposats a l'article 15.1 apartat b) punt (ii).

- E.5. Emergència no planificada

Interessat:

07 (Registre d'entrada núm. 2023-9003205)

Contingut de l'al·legació:

L'al·legant sol·licita ampliar el marge temporal per a tramitar l'autorització davant del Registre metropolità.

Tractament:

Es DESESTIMA l'al·legació.

En el cas d'una urgència mèdica no planificada, l'article 15.3 de l'ordenança ja preveu incrementar fins a tres dies (72h), comptats a partir del mateix dia en què hagi tingut lloc.

Per a la resta de casos es considera que 24 hores, després del moment en que s'ha accedit a la ZBE, és un marge de temps suficient.



- E.6. Augment dies autorització

Interessat:

06 (Registre d'entrada núm. 2023-9002415); 08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468)

Contingut de les al·legacions:

Els al·legants sol·liciten:

- Que el nombre anual d'autoritzacions diàries, en el cas de les empreses, es puguin comptar per empresa i no per vehicle. És a dir, que un sol vehicle pugui gaudir de totes les autoritzacions que individualment gaudirien els diferents vehicles de la flota de l'empresa.
- Que s'incrementin el nombre anual d'autoritzacions diàries, com a mínim a 30, per tal d'equiparar-los als dies de permís màxims dels que pot gaudir un vehicle estranger que vulgui circular dins de la ZBE.

Tractament

Es DESESTIMEN les al·legacions.

Les autoritzacions diàries es donen als vehicles, i no a les empreses, atès que són els vehicles contaminants als quals va adreçada la mesura.

D'acord amb el que estableix l'article 15 de l'Ordenança, el nombre anual d'autoritzacions diàries és de 24 per a tots tipus de vehicles. Els vehicles estrangers no disposen de més dies d'autorització que la resta.

- E.7. Augment de causes d'exempció

Interessat:

08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468)

Contingut de l'al·legació:

L'al·legant sol·licita que no es descomptin del còmput anual d'autoritzacions els permisos demanats per propietaris de vehicles que hagin de passar la preceptiva inspecció tècnica de vehicles (ITV).

Tractament:

ES DESESTIMA l'al·legació.

El projecte d'Ordenança estableix a l'article 15.1 apartat a) i a l'annex 3 el nombre màxim d'autoritzacions diàries que es poden demanar per vehicle afectat per la ZBE anualment. Aquest nombre es fixa en 24 dies d'autorització anual per vehicle, i és vàlid tant per vehicles amb matrícula espanyola que no compleixin els requeriments tecnològics i d'emissions pels quals s'estableixen les restriccions a la ZBE de Barcelona, com també pels vehicles estrangers que, un cop registrats al Registre habilitat a l'efecte, tampoc en compleixin els requisits.

L'esperit d'aquesta autorització és el de permetre seguir circulant a aquells vehicles afectats en cas de necessitat d'accés esporàdica. Aquí s'inclou, a tall d'exemple, urgències mèdiques, accessos esporàdics per oci, desplaçaments durant vacances a l'àmbit ZBE, o també l'accés o circulació per portar el vehicle a la ITV.

Per tant, precisament es van crear les autoritzacions diàries per cobrir, entre altres, els desplaçaments per passar la ITV.

- E.8. Malaltia greu

Interessat:

08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468)

Contingut de l'al·legació:

L'interessat sol·licita que no descomptin del còmput anual d'autoritzacions diàries els casos d'atenció mèdica o seguiment de tractaments, així com l'acompanyament d'una persona amb problemes de mobilitat.

Tractament:

S'ESTIMA l'al·legació i en aquests casos es disposarà d'una autorització temporal per accedir i circular a la zona de baixes emissions, d'acord amb l'article 15 de l'ordenança.

- E.9. Reemplaçament de vehicles

Interessat:

05 (Registre d'entrada núm. 2023-0003160), 09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144), 12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

Els interessats sol·liciten:

- Aclarir l'article 15, apartat 1, lletra c, punt (iii) sobre com s'obté l'autorització en els casos de la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi amb els requisits tecnològics i d'emissions, d'acord amb el que estableix el Registre metropolità de l'AMB.
- Afegir una disposició addicional per tal de permetre la circulació de vehicles M2 i M3 que prestin serveis de transport públic i els vehicles de serveis que prestin serveis mèdics i funeraris fins el 31 de desembre del 2023, en el cas que es faci arribar una declaració responsable del compromís de renovació dels vehicles.
- Incloure el turisme (M1) com a tipologia de vehicle per gaudir de l'autorització fins a la recepció del nou vehicle adquirit.

Tractament:

S'ESTIMA la modificació proposada en el canvi de redactat per tal de clarificar que l'autorització s'obté mitjançant l'acreditació de la compra d'un vehicle de motor nou que compleix els requisits tecnològics i d'emissions d'accés, d'acord amb el que estableix el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

Amb aquesta modificació, el redactat de l'article passa a ser el següent:

c) També poden obtenir autoritzacions d'accés i circulació per la ZBE:

[...]

(iii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés equivalents als distintius ambientals, d'acord amb allò establert en el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

Per altra banda, S'ESTIMA PARCIALMENT la petició de permetre la circulació de vehicles M2 i M3 que prestin serveis de transport públic i els vehicles de serveis que prestin serveis mèdics i funeraris, en el cas que es faci arribar una declaració responsable del compromís de renovació de la flota de vehicles.

No es considera oportú incloure una nova disposició addicional, ja que el text del projecte normatiu que ha estat sotmès a exposició pública ja incorpora la possibilitat de que les persones que acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés equivalents als distintius ambientals, d'acord amb allò establert en el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, puguin obtenir una autorització temporal per accedir i circular per la ZBE.

Finalment, ES DESESTIMA la petició d'incorporar els turismes (M1) com a vehicles autoritzats fins a la recepció del vehicle nou adquirit, ja que les úniques tipologies de vehicles que poden gaudir d'aquesta autorització són les que s'estableixen específicament al Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions. Així, no és objecte d'aquesta ordenança regular les tipologies de vehicles que poden o no gaudir d'aquesta autorització.

- E.10. Aparcaments

Interessat:

11 (Registre d'entrada núm. 2023-9004365); 12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

Es sol·licita, d'una banda:

- eximir l'accés dels vehicles enumerats a l'Annex II del projecte d'ordenança de la ZBE quan es dirigeixin exclusivament al seu estacionament en aparcaments públics existents.
- Facilitar l'accés dels vehicles que vagin als aparcaments públics existents.
- Reorientar els aparcaments públics cap a "hubs de serveis de mobilitat".
- Fomentar l'ús dels aparcaments públics subterranis existents com a plataformes d'última milla.

I per altra banda, es sol·licita eliminar l'article 11 del projecte d'ordenança.

Tractament:

Es DESESTIMA l'al·legació.

L'objecte d'aquest projecte normatiu d'ordenança és establir els criteris d'accés, circulació i estacionament de tots aquells vehicles més contaminants a fi de reduir la contaminació ambiental de la ciutat, millorant la qualitat de l'aire i la salut pública.

Permetre accedir a tots aquests vehicles contaminants a la ciutat suposaria un increment dels nivells de contaminació de la ciutat que fan inviables les al·legacions plantejades.

Pel que fa a la reorientació i foment dels aparcaments públics per temes de mobilitat, es desestima l'al·legació atès que no és objecte d'aquest projecte normatiu.

Així mateix, dins dels objectius que ha de perseguir l'ordenança de la ZBE de Barcelona en formen part les mesures de restricció relatives a l'estacionament. Atès que aquestes mesures ja estan regulades adequadament a la vigent ordenança fiscal corresponent, cal evitar reproduir-la aquí en compliment, estrictament, del principi de bona regulació i aplicació de la correcta tècnica normativa, així com perquè és a les ordenances fiscals a qui correspon la regulació de les taxes. Finalment, recordar que la remissió externa d'una norma també forma part de l'ús d'una correcta tècnica normativa.

GRUP F. SISTEMA DE CONTROL

Interessat

12 (Registre d'entrada 2023-9004522).

Contingut de l'al·legació

L'al·legant sol·licita que per millorar el sistema de control mitjançant la lectura de càmeres, els vehicles carregats en grues, durant el seu transport per la ZBE, puguin dur les matrícules tapades per evitar la lectura per mitjans automàtics.

Tractament

Es DESESTIMA l'al·legació ja que no és objecte d'aquesta ordenança la regulació de com s'han de transportar els vehicles carregats en grues, per tant, no es pot decidir en aquesta norma la possibilitat de poder tapar la matrícula durant el trasllat.

Tot i així, s'informa que es té coneixement d'aquesta problemàtica i s'està treballant en la millora del sistema de lectura mitjançant càmeres per detectar aquestes casuístiques.

En el cas que es sancioni un vehicle transportat en grúa, s'informa que es poden presentar al·legacions per sol·licitar l'anul·lació de la denuncia.

GRUP G. Règim sancionador

Interessat:

12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

En primer lloc, es demana la supressió de l'apartat 2 de l'article 20, relatiu a l'agreujant de la sanció en cas d'episodi de contaminació de l'aire i, subsidiàriament, afegir que l'Ajuntament ha d'informar d'aquest episodi i considerar circumstàncies atenuants.

En segon lloc, en relació a l'article 20.3, es demana que s'ampliï el destí dels ingressos obtinguts amb les sancions.

Finalment, es sol·licita la supressió de la Disposició Transitòria Única, relativa a l'aplicació retroactiva del règim sancionador, per considerar-la supèrflua.

Tractament:

ES DESESTIMEN les al·legacions.

Pel que fa a l'article 20.2, cal dir que els casos que es plantegen en cap cas passen per incorporar atenuants al règim sancionador; en tot cas, la qüestió és una altra. Tampoc es viable suprimir l'agreujant relativa a la declaració d'episodi de contaminació de l'aire, atès que aquesta declaració ja implica la presa de mesures per part de tots els ciutadans i les administracions i les empreses, de conformitat amb la normativa vigent en matèria de protecció atmosfèrica i, en concret, en el Protocol per alts nivells de contaminació atmosfèrica, que penja del Pla d'emergències municipals. Una d'aquestes mesures consisteix en reduir els desplaçaments en vehicles privats, conseqüentment, si s'infringeix l'obligació de no circulació quan a més s'ha declarat un episodi d'alerta, l'agreujant resta plenament justificada.

L'Ajuntament es fa ressò de la declaració d'episodi de contaminació de l'aire en la seva plataforma, a més la Generalitat que n'és l'administració competent, ho comunica per molts canals, fins i tot, posa a disposició de tothom l'app AireCat.

En segon lloc el destí dels ingressos obtinguts per les sancions no poden destinar-se al que es vulgui, sinó que depèn de directrius internes i de les partides comptables a les que es pot preveure el destí.

Pel que fa a la supressió de la Disposició transitòria única, relativa a l'aplicació retroactiva del règim sancionador, us remetem al tractament donat a la mateixa qüestió al Grup H.

GRUP H. DISPOSICIONS TRANSITÒRIES**Interessat:**

08 (Registre d'entrada núm. 20239002468)

Contingut de les al·legacions:

Es sol·licita la supressió de la Disposició transitòria única, relativa a l'aplicació retroactiva del règim sancionador, de conformitat amb l'article 9.3 de la Constitució espanyola i amb la STSJ de 21 de març de 2022 la qual anul·la l'Ordenança de 2019.

Tractament:

ES DESESTIMA l'al·legació.

La retroactivitat prevista a la DT Única es refereix exclusivament a als fets comesos amb anterioritat a l'entrada en vigor de l'ordenança "*quan a favoreixi la persona*". L'article 9.3 de la CE estableix el principi general d'irretroactivitat de les disposicions sancionadores no favorables o restrictives dels drets individuals, és a dir, el cas contrari del de la DT Única. D'altra banda, com és sabut, la STSJ de 21 de març de 2022 no és ferma atès que ha estat recorreguda davant el Tribunal Suprem i, per tant, no desplega cap efecte.

GRUP I. DISPOSICIONS ADDICIONALS**Interessats:**

08 (Registre d'entrada núm. 20239002468), 09 (Registre d'entrada núm.: 2023-0006144), 12 (Registre d'entrada núm. 20239004522)

Contingut de les al·legacions:

Es sol·licita la supressió de la Disposició final primera, per la qual s'habilita a la modificació dels annexos per decret d'Alcaldia.

Tractament:

ES DESESTIMA l'al·legació.

El nucli essencial de la regulació es troba en l'articulat del text, és per això que, la remissió als annexos per tal de desenvolupar el contingut de determinats articles en cap cas comporta desregulació, ni altera la naturalesa d'allò regulat en l'articulat, ans al contrari, la remissió està justificada en raó del bé jurídic protegit. Tal i com exposa el preàmbul de l'Ordenança, la disposició final primera estableix que els seus annexos es puguin modificar per Decret d'alcaldia, precisament per poder-los adequar, amb l'agilitat que sigui precisa, a les necessitats tecnològiques o funcionals que puguin sorgir o als nous requeriments legals dels que l'Ordenança depèn, atès que la matèria de la que és objecte d'aquest text normatiu és molt dinàmica i resta subjecte als avenços tècnics i científics.

A Barcelona, els decrets de l'alcaldia són una de les formes que poden adoptar les normes dictades per l'Ajuntament, és a dir, d'exercir la seva potestat normativa. Els decrets de l'alcalde o alcaldessa tenen caràcter normatiu de conformitat amb el règim

especial establert per l'article 26 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona. En efecte, l'apartat 2.d) del citat article disposa que els decrets d'Alcaldia són disposicions de caràcter general dictades per l'alcalde en l'àmbit de les seves competències pròpies, tant de naturalesa organitzativa com d'ordenació social, en aquest darrer cas, en execució dels reglaments i les ordenances aprovats pel Consell Municipal i, per tant, atenent a la literalitat de l'article perfectament aplicables al cas que ens ocupa.

Nogensmenys, tal i com s'estableix en el segon apartat de la disposició final primera, el procediment de modificació dels annexos ha de ser objecte d'una aprovació inicial i del tràmit d'informació pública, d'acord amb l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Tot garantint, per tant, el dret a l'accés a la informació i a la participació i la tutela jurídica de la població.

D'altra banda, la modificació dels annexos mitjançant decret d'alcalde constitueix l'instrument idoni per donar compliment als resultats del seguiment dels efectes de la mesura de restricció en la qualitat de l'aire de Barcelona, establert a l'article 16 del projecte de l'Ordenança, i al que obliga l'article 4.1 *in fine* de la Llei estatal 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

En conseqüència, la modificació dels annexos no respon a una decisió arbitrària, ans al contrari, tal i com està establert, és preceptiva la motivació de la decisió del canvi, bé perquè els resultats del seguiment dels efectes de la mesura així ho exigeixin, bé perquè calgui adaptar la norma als canvis produïts en d'altres normes superiors en rang a les quals l'Ordenança es remet o en depèn. En aquest sentit, però, cal recordar, per exemple, que la definició de Zona de Baixes Emissions i la seva delimitació depèn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i que la determinació de les categories de vehicles i els distintius ambientals que defineixen els vehicles més contaminants correspon a la Unió Europea i a l'Estat espanyol, respectivament.

GRUP J. DOCUMENTS DE L'EXPEDIENT D'ELABORACIÓ DEL PROJECTE D'ORDENANÇA

Interessats:

08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468), 09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144), 13 (Registre d'entrada núm.: 2023-9004405)

Contingut de les al·legacions:

Es sol·licita utilitzar models quantitius predictius que mesurin l'efectivitat real sobre la producció d'emissions del protocol d'aplicació de les mesures restrictives de trànsit aplicables a les zones de baixes emissions (ZBE), i la seva afectació sobre la mobilitat.

Es considera que manca incorporar a l'expedient una memòria d'avaluació d'impacte econòmic i social que contingui un anàlisi més acurat dels impactes econòmics i socials sobre el col·lectiu i sectors econòmics i socials afectats.

D'altra banda s'al·lega que les mesures adoptades en aquest nou projecte d'ordenança continuen sense complir el principi de proporcionalitat esmentat per la sentència de 21 de març de 2022 del TSJC.

També s'al·lega que no es tenen en compte expressament les famílies nombroses i que, en aquest sentit, també es troba a faltar un informe sobre l'impacte de projecte d'ordenança en la família, que entenen preceptiu d'acord amb la disposició addicional desena de la Llei 40/2003, de 18 de novembre, de Protecció a les Famílies Nombroses, en relació amb la Disposició Final Primera de la mateixa llei.

Tractament:

ES DESESTIMEN les al·legacions

Per tal de valorar l'impacte de la implementació de la zona de baixes emissions sobre les emissions, la mobilitat i en l'adquisició de nous vehicles s'han realitzat diferents estudis annexes a la Memòria General i Avaluació de l'Impacte Normatiu.

En l'"Informe d'alternatives de la ZBE al municipi de Barcelona" (annex 7 de la Memòria General i Avaluació de l'Impacte Normatiu) s'analitza:

- Els beneficis ambientals: beneficis derivats de la reducció del nivell de contaminants al implantar la mesura
- El cost/complexitat d'implantació de la mesura: valoració dels recursos que es destinen a la implantació de la mesura considerant la inversió inicial i els costos de manteniment i explotació del sistema.
- L'impacte social: valoració dels costos derivats de la implantació de la mesura sobre els usuaris afectats (cost de canvi de vehicle i/o increment de temps en el desplaçament el en cas de canviar a transport públic)

Per tal de quantificar la reducció dels nivells de contaminants s'han utilitzat models matemàtics predictius.

Els estudis d'"Anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona" (annex 17 de la Memòria General i Avaluació de l'Impacte Normatiu) i l'"Anàlisi Cost Benefici" (annex 16 de la Memòria General i Avaluació de l'Impacte Normatiu), són estudis que han utilitzat dades estadístiques oficials i models de referència, per tal d'analitzar els vehicles afectats i l'afectació en la compra de vehicles nous. I l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat sobre la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, també s'ha prè de referència per valorar l'afectació de la mesura sobre la mobilitat.

La valoració dels efectes de la mesura sobre la competència en el mercat i la unitat de mercat està incorporada en el punt III.B.2 de la Memòria General i Avaluació de l'Impacte Normatiu, i en els corresponents estudis annexes a aquesta.

D'altra banda, cal aclarir que la sentència del TSJC en què es fonamenta l'atribució de manca de proporcionalitat del projecte d'ordenança no és ferma i, per tant, no pot servir com a argument vàlid. Però és que, a més, en qualsevol cas, si ho fos, la decisió del Tribunal seria aplicable a l'ordenança del 2019: en cap cas a aquesta.

Pel que fa a la consideració de que aquest projecte normatiu no compleix el principi de proporcionalitat, aquesta està mancada de tot fonament: la Memòria general i d'avaluació de l'impacte normatiu, preceptiva en el tràmit d'elaboració de les normes i, en conseqüència, inclosa a l'expedient d'aquest projecte normatiu, s'acompanya de 23 documents, els preceptius i d'altres incorporats per a una major anàlisi. En ells resta acreditada la necessitat, suficiència i proporcionalitat de les mesures d'aquest projecte normatiu.

Finalment, amb relació a la pretesa no consideració de les famílies nombroses, s'ha d'aclarir que tot i no constar l'expressió de forma expresa, aquestes famílies estan contemplades a l'article 15.1.c.ii, relatiu a l'atorgament d'autoritzacions d'accés i circulació a la ZBE per a persones econòmicament vulnerables. En la valoració feta sobre la possibilitat d'eximir de les obligacions de la norma o establir beneficis a les famílies nombroses pel sol fet de ser-ho, sense tenir en compte la seva capacitat econòmica, es va decidir que aquest no era motiu suficient per no poder complir l'ordenança, atès l'objecte de la mateixa.

GRUP K. ADAPTACIÓ AL REIAL DECRET 1052/2022 DE 27 DE DESEMBRE, PEL QUAL ES REGULEN LES ZONES DE BAIXES EMISSIONS

Interessats:

03 (Registre d'entrada 2022-9516561); 04 (Registre d'entrada 2022-9518084); 12 (Registre d'entrada 2023-9004522).

Contingut de les al·legacions:

Els al·legants expressen que el projecte normatiu que ha estat sotmès a exposició pública no dona compliment al Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions.

Tractament:

S'ESTIMEN PARCIALMENT les al·legacions

Per tal de valorar si el projecte normatiu d'ordenança que ha estat sotmès a exposició pública dóna compliment al Reial Decret 1052/2022, s'ha realitzat l'informe "Avaluació de compliment del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions", que s'ha adjuntat al expedient del projecte normatiu.

En aquest informe es justifica el compliment del projecte normatiu d'ordenança als requeriments establerts en el Reial Decret 1052/2022 així com la justificació de les modificacions que s'han incorporat en el text arrel de la seva aprovació que en cap cas tenen caràcter substancial

GRUP L. ASPECTES CONSIDERATS FORA D'OBJECTE DE L'ORDENANÇA

Interessats:

04 (Registre d'entrada 2022-9518084), 08 (Registre d'entrada núm. 2023-9002468), 09 (Registre d'entrada núm. 2023-0006144), 12 (Registre d'entrada núm. 2023-9004522)

Contingut de les al·legacions:

Es sol·licita que l'àmbit d'aplicació de la ZBE es limiti únicament a la zona compresa dins de les Rondes de Barcelona, excloent parts fora dels seus límits que el projecte d'ordenança inclou actualment dins de la zona regulada.

Es sol·licita la incorporació d'una disposició addicional i la modificació d'una disposició transitòria per modificar el règim sancionador dels vehicles que facin servei de distribució i entrega de mercaderies.

D'altra banda, s'addueix que el projecte d'ordenança no esmena les deficiències declarades per la sentència 971/2022 del TSJC, del 21 de març de 2022 per la què es declara nul·la l'ordenança de ZBE de 2019. I, per tant, l'expedient d'elaboració de l'ordenança no inclou les justificacions i informes exigits per la dita sentència.

Tractament:

ES DESESTIMEN les al·legacions.

Atès que l'article 4 (àmbit d'aplicació) del projecte normatiu que ha estat sotmès a exposició pública no abasta l'àmbit determinat a l'al·legació 1.

La modificació que es proposa sobre la distribució transitòria no està incorporada al projecte normatiu d'ordenança que ha estat sotmès a exposició pública. Es detecta que s'està analitzant un projecte normatiu diferent al que ha estat sotmès a exposició pública per tant tampoc s'entra a valorar la possibilitat d'incorporar la disposició addicional que es proposa.



Pel que fa a la manca de referències i esmenes relatives a la sentència del TSJC, cal reiterar que la referida sentència no és ferma atès que ha estat recorreguda davant el Tribunal Suprem i que, per tant, no és d'obligada observança. Tot i així, ja que amb en aquests 3 anys s'ha recopilat molta més informació, aquesta ha estat incorporada a l'expedient, tal i com acredita la documentació annexa al present Informe.

En qualsevol cas, ambdues al·legacions, resten fora de l'objecte del projecte d'ordenança.

Quart.- FONAMENTS JURÍDICS

Règim jurídic aplicable i procediment administratiu

En relació amb el règim jurídic i procediment aplicable a tots els tràmits a realitzar posteriorment, des de la seva admissió a tràmit (per acord de la CEUIM adoptat en sessió de data 15 de novembre de 2022) fins a l'aprovació definitiva del projecte normatiu, cal dir que aquests venen establerts als articles 108 i següents del ROM i 11.1e) de la Carta Municipal de Barcelona, aprovada per la Llei 22/1198, de 30 de desembre (en endavant, CMB); a l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP) i, a l'article 64 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

Tràmit d'informació pública

El tràmit d'informació i audiència als interessats està previst a l'article 49 de la Llei 7/1985, del 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local, l'article 83 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques i l'apartat 175 de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals relatiu a la informació pública i a l'audiència.

Així mateix, cal dir que de conformitat a l'article 10.d de la Llei 19/2014, del 29 de desembre, de Transparència, accés a la informació i bon govern (DOGC 31/12/2014) relatiu a la transparència de les decisions i actuacions de rellevància jurídica s'ha de publicar en el portal de transparència: *“Les memòries i els documents justificatius de la tramitació dels projectes o avantprojectes normatius, els diversos textos de les disposicions i la relació i valoració dels documents originats pels procediments d'informació pública i participació ciutadana i per la intervenció dels grups d'interès, si escau dels projectes normatius tramitats a l'Ajuntament de Barcelona”*.

En els mateixos termes es pronuncia l'apartat 141 de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, relatiu a la participació ciutadana en l'elaboració de les normes municipals, en compliment dels principis de govern obert abans referits, cal publicar a la seu

electrònica o al web municipal la versió inicial del projecte normatiu i la documentació que l'acompanya, juntament amb l'estat de la tramitació, a l'efecte que les persones puguin trametre llurs propostes i suggeriments abans del tràmit d'audiència i d'informació pública.

Tanmateix, l'apartat 147 sobre la garantia de la publicitat activa, disposa que a partir del 2016, en compliment de les obligacions de transparència, han de ser objecte de publicació a la seu electrònica o al web municipal el projecte normatiu en les seves diverses versions, les memòries, els informes i si s'escau, la valoració de les contribucions fetes amb ocasió de la participació ciutadana. En compliment de l'esmentat anteriorment l'expedient complet de la present Ordenança es va publicar al portal de transparència de l'Ajuntament de Barcelona.

D'acord amb allò establert a l'article 133 de la LPACAP amb l'objectiu de millorar la participació de la ciutadania en el procediment d'elaboració de normes, amb caràcter previ a l'elaboració del projecte d'ordenança, s'ha dut a terme una consulta pública, a través del portal web de l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu de recollir l'opinió de la ciutadania i organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma.

La present projecte d'ordenança resta publicat al Portal de Transparència de l'Ajuntament de Barcelona i ha estat sotmès a un període de trenta dies d'informació pública durant el qual s'han presentat els escrits d'al·legacions que consten relacionats en aquest informe.

Documentació

La proposta normativa és una disposició de caràcter general que ha de complir amb l'establert a les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals.

En aquest sentit, cal dir que la Memòria que s'ha elaborat i, consta degudament incorporada a l'expedient, en compliment dels principis recollits a l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP), i de conformitat amb el que disposa l'article 64 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya. Així mateix, s'ajusta a allò establert a l'article 27.2 de la CMB, on s'afirma que el projecte normatiu ha d'anar acompanyat dels documents esmentats a l'article 110 del ROM (Exposició de motius, antecedents necessaris, i informes tècnics i econòmics).

Com a annex al present informe s'adjunta el text íntegre de l'Ordenança a sotmetre a l'aprovació definitiva del Plenari del Consell Municipal, previ dictamen de la CEUIM; text íntegre que recull les modificacions i esmenes que es proposen introduir-hi conseqüència de l'estimació d'algunes al·legacions formulades en el període d'informació pública i de l'aprovació del Reial decret 1052/2022, del 27 de desembre, regulador de les zones de baixes emissions, publicat al BOE en data 28 de desembre de 2022, totes les quals són de caràcter menor, no considerant-se de caràcter substancial, de tal manera que la norma manté el seu sentit, estructura i contingut inicialment aprovat.

Competència de l'òrgan i publicació

Previ dictamen per la Comissió competent, l'acord sobre aprovació definitiva correspon, en tot cas, al Plenari del Consell Municipal (articles 12 i 113 ROM, 11.1.e) CMB).

Per tot l'exposat, s'eleva a l'òrgan competent la següent

PROPOSTA D'ACORD

Primer.- RESOLDRE LES ALLEGACIONS presentades durant el període d'informació pública de l'aprovació inicial de l'Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles en la Zona de Baixes Emissions de Barcelona i es promou una mobilitat sense emissions.

Segon.- APROVAR-LA definitivament d'acord amb el text articulat que consta a l'expedient.

Tercer.- PUBLICAR el present acord així com el text íntegre en el Butlletí Oficial de la Província, en la Gasetta Municipal i en el web de l'Ajuntament.

Quart.- NOTIFICAR aquest acord als interessats afectats als efectes oportuns.

Barcelona, 12 de gener de 2023



Cristina
Castells
Guiu - DNI
[REDACTED]
(TCAT)

Firmado
digitalmente por
Cristina Castells
Guiu - DNI
[REDACTED]
Fecha: 2023.01.12
21:51:24 +01'00'

Cristina Castells Guiu
Directora d'Energia i Qualitat Ambiental



Ajuntam
de Barce

FREDERIC XIMENO
ROCA - DNI
[REDACTED]

2023.01.12
22:08:55 +01'00'

Frederic Ximeno Roca
Gerent Adjunt de Medi Ambient i Serveis Urbans



Ajuntam
de Barce

SARA CRISTINA
DE ROA LOPEZ -
[REDACTED]
2023.01.12
22:23:07 +01'00'

Sara de Roa López
Secretària Delegada de Medi Ambient i Serveis Urbans

ANNEX 1. Text de l'Ordenança



PROJECTE NORMATIU

ORDENANÇA PER LA QUAL ES FIXEN ELS CRITERIS D'ACCÉS, CIRCULACIÓ I ESTACIONAMENT DE VEHICLES EN LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE BARCELONA I ES PROMOU UNA MOBILITAT SENSE EMISSIONS

Sumari

Preàmbul

Capítol 1 Disposicions generals

Article 1. Objecte

Article 2. Finalitat

Article 3. Corresponsabilitat

Article 4. Àmbit d'aplicació

Article 5. Definicions

Capítol 2 Protecció de la qualitat ambiental

Article 6. La qualitat de l'aire com a bé jurídic protegit

Article 7. La mitigació dels impactes del canvi climàtic, la transició energètica i la qualitat ambiental

Article 8. Vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica i mitigació dels impactes del canvi climàtic a Barcelona

Capítol 3 Mesures d'intervenció administrativa

Article 9. Mesures generals de circulació

Article 10. Mesura de restricció del trànsit

Article 11. Mesura de restricció relativa a l'estacionament

Article 12. Casos d'excepcionalitat

Article 13. El Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions

Article 14. Exempcions a les mesures de restricció d'accés i la circulació de vehicles més contaminants a la Zona de Baixes Emissions

Article 15. Autoritzacions d'accés i circulació a la Zona de Baixes Emissions

Article 16. Sistema de control

Article 17. Senyalització

Article 18. Seguiment dels efectes de l'establiment de la Zona de Baixes Emissions

Capítol 4 Règim sancionador

Article 19. Procediment sancionador

Article 20. Infraccions i sancions

Disposició addicional única. Col·laboració amb altres administracions públiques, organismes i entitats

Disposició transitòria primera. Règim transitori aplicable als titulars dels vehicles que els sigui d'aplicació l'article 15.1.c.i.

Disposició transitòria segona. Aplicació retroactiva del règim sancionador

Disposició derogatòria única.

Disposició final primera. Requeriments del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona

Disposició final segona. Habilitació per modificar els annexos

Disposició final tercera. Entrada en vigor

Annex 1. La Zona de Baixes Emissions de Barcelona

Annex 2. Vehicles més contaminants

Annex 3. Nombre màxim anual d'autoritzacions diàries d'accés i circulació a la Zona de Baixes Emissions.

Annex 4. Vehicles singulars segons criteris d'utilització i que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE

Annex 5. Vehicles les persones titulars dels quals poden obtenir les autoritzacions previstes a l'apartat 1.c (i) de l'article 15 per trobar-se pròximes a l'edat de jubilació.

Preàmbul

1.

L'Acord de París de 2015 fou adoptat en el marc de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic, a la COP 21, el 12 de desembre de 2015. Aquest tractat internacional té per objecte reforçar la resposta mundial a l'amenaça del canvi climàtic.

L'article 7 de l'Acord de París estableix l'objectiu mundial relatiu a l'adaptació, que consisteix en enfortir la resiliència i reduir la vulnerabilitat al canvi climàtic amb la finalitat de contribuir al desenvolupament sostenible i aconseguir una resposta d'adaptació adequada, recollit també com a principi rector a l'article 2 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. En aquest mateix article es reconeix que l'adaptació és un repte mundial que incumbeix a tothom, amb dimensions locals, subnacionals, nacionals, regionals i internacional, i el que és més important:

que un increment dels nivells de mitigació pot reduir la necessitat d'esforços addicionals d'adaptació.

En el mateix marc de les Nacions Unides, la Declaració de l'Assemblea General de les Nacions Unides de 25 de setembre de 2015, per la qual s'adopta l'Agenda 2030 de desenvolupament sostenible, concreta els 17 objectius de desenvolupament sostenible i les 169 fites de caràcter integrat, que conjuguen les tres dimensions del desenvolupament sostenible: econòmica, social i ambiental. L'Agenda 2030 és un pla d'acció que, entre d'altres coses, vol protegir el planeta de la degradació ambiental i engegar mesures urgents per reduir els impactes del canvi climàtic, amb l'objectiu que el planeta pugui satisfer les necessitats de les generacions actual i de les futures. Aquesta declaració estableix que totes les organitzacions públiques, privades i civils dels Estats signants de la declaració han d'implementar el pla d'acció que representa l'Agenda 2030.

A la 24a Conferència de les Parts de la Convenció Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic, celebrada el desembre de 2018 a Katowice, es van acordar les regles que permeten fer operatiu l'Acord de París. Les parts d'aquest Acord assumeixen la responsabilitat de transformar la seva economia i la seva societat per complir els objectius que han ratificat; entre ells l'Estat espanyol. Per a la implementació de l'Acord de París, l'any 2020 els països es van obligar a presentar nous compromisos de reducció d'emissions, més ambiciosos, per respondre a l'emergència climàtica i tancar la bretxa que hi ha entre els compromisos del 2015 i l'objectiu de l'1,5 °C.

Respecte al CO₂, la Unió Europea s'ha dotat d'un marc jurídic ampli que li ha de permetre mantenir-se a l'avantguarda en la transició i complir els objectius de reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle el 2030.

Així mateix, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) defineix la contaminació de l'aire com un important risc mediambiental per a la salut i considera que la disminució dels nivells de pol·lució atmosfèrica poden reduir la càrrega de morbiditat derivada d'accidents cerebrovasculars, càncers de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, entre elles l'asma. A la Unió Europea ha estat un objectiu principal la millora de la qualitat ambiental des de la Directiva 96/62/CE del Consell, de 27 de setembre de 1996, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient, fins les vigents Directiva 2004/107/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics en l'aire ambient i, particularment, la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta en Europa (que regula els contaminants partícules en suspensió, òxid de sofre i nitrogen, monòxid de carboni, plom i ozó, entre altres).

A l'Estat espanyol, l'article 45.1 de la Constitució espanyola reconeix que tothom té el dret a disposar d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo. Així mateix, en l'article 43.1 es reconeix el dret a la protecció de la seva salut.

Sectorialment, pel que fa a la qualitat de l'aire, cal destacar el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que transposa a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta en Europa, de conformitat i a l'empara de la Llei bàsica 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera. Aquest Reial decret té per objecte, entre d'altres definir i establir objectius de qualitat de l'aire, amb la finalitat d'evitar, prevenir i reduir els efectes nocius de les substàncies esmentades sobre la salut humana, el medi ambient en el seu conjunt i altres béns de qualsevol naturalesa.

En relació amb la regulació de la mitigació dels impactes del canvi climàtic, resulta del tot rellevant, la recent Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. Aquesta llei bàsica té per objecte assegurar el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París, adoptat el 12 de desembre de 2015, signat per Espanya el 22 d'abril de 2016 i promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible, entre d'altres.

Pel que fa a Catalunya, en un sentit genèric, l'Estatut d'Autonomia de Catalunya (article 27) estableix el dret de totes les persones a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut, i també el dret a la protecció davant les diferents formes de contaminació. A la vegada, estableix el deure de totes les persones de col·laborar en les actuacions que tendeixin a eliminar les diferents formes de contaminació, amb l'objectiu de mantenir-lo i conservar-lo per a les generacions futures.

A nivell municipal, la pròpia Ordenança del medi ambient de Barcelona, de 25 de febrer de 2011, ja regula els drets i deures de les persones de la ciutat en relació amb la qualitat de l'aire, entre d'altres, i té com a finalitat la preservació, la protecció, la restauració i la millora de la qualitat ambiental. No obstant, tant aquella Ordenança com l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona, de 27 de novembre de 1998; resultaven insuficients a l'hora de regular la mesura de restricció de la circulació, ja que calia un instrument que incorpori una visió estratègica i global. En aquest marc i atesa la contaminació atmosfèrica que pateix l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Ajuntament va aprovar l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, en la sessió del Plenari del Consell Municipal de 20 de desembre de 2019. Aquesta Ordenança va entrar en vigor l'1 de gener de 2020.

Mentrestant, durant el 2021, l'OMS aprova unes noves Directrius mundials sobre la qualitat de l'aire: partícules en suspensió (PM_{2.5} i PM₁₀), ozó, diòxid de nitrogen, diòxid de sofre i monòxid de carboni. Les Directrius aporten proves clares del mal que la contaminació de l'aire infligeix a la salut humana en concentracions encara més baixes del que se suposava fins ara. Les directrius recomanen nous nivells de qualitat de l'aire, més estrictes, per protegir la salut de les poblacions mitjançant la reducció dels nivells dels principals contaminants de l'aire, alguns dels quals també contribueixen al canvi climàtic.

En aquest context internacional i europeu, en relació amb la regulació de la mitigació dels impactes del canvi climàtic, l'Estat espanyol ha aprovat la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, de caràcter bàsic en la seva gran majoria. Aquesta Llei té per objecte assegurar el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París, adoptat el 12 de desembre de 2015, signat per Espanya el 22 d'abril de 2016 i promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible, entre d'altres aspectes.

Per tot això, es fa necessària l'aprovació d'una nova Ordenança de restricció de la circulació de determinats vehicles a la Zona de Baixes Emissions de la ciutat de Barcelona, que incorpori els nous requeriments internacionals i els propis de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

2.

La Declaració d'Emergència climàtica i ambiental del Parlament Europeu, de data 28 de novembre de 2019 *“declara la situació d'emergència climàtica i mediambiental; demana a la Comissió, als Estats membres i a tots els agents mundials que adoptin urgentment les mesures concretes necessàries per combatre i contenir aquesta amenaça abans que sigui massa tard, i manifesta el seu propi compromís al respecte”*.

La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets a la Ciutat, aprovada a Saint Denis l'any 2000, estableix el dret dels ciutadans i ciutadanes al medi ambient i l'obligació de les autoritats municipals d'adoptar polítiques de prevenció de la contaminació i de controlar el trànsit automobilístic, tot respectant el medi ambient i encoratjant l'ús de vehicles no contaminants (articles XVIII i XX).

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya (article 84.2) preveu que els governs locals de Catalunya tenen competències pròpies, en els termes que determinin les lleis, sobre la circulació i els serveis de mobilitat (lletra h) i sobre la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient (lletra j).

Pel que fa al règim general, l'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, així com l'article 66.3 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya,

estableixen que els municipis han d'exercir competències, en els termes de la legislació de l'Estat i de les comunitats autònomes, en les matèries de medi ambient urbà, i específicament de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, i de trànsit i estacionament de vehicles i mobilitat, que inclou l'ordenació del trànsit de vehicles i persones en les vies urbanes.

Pel que fa a la normativa sectorial, l'article 16.4 de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, estableix que les entitats locals, en l'àmbit de les seves competències, poden elaborar els seus propis plans i programes, amb la finalitat de complir els nivells establerts en la normativa corresponent, i els permet d'adoptar mesures de restricció total o parcial del trànsit, entre les quals s'inclouen les restriccions als vehicles més contaminants, a certes matrícules, a certes hores o en certes zones, entre altres.

L'article 7 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, atorga als municipis la competència de restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals (lletra g), i l'article 18 d'acordar, pels mateixos motius, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, amb caràcter general, o per a determinats vehicles, o el tancament de determinades vies.

L'article 3.3 del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, imposa a les entitats locals l'obligació d'adoptar les mesures necessàries per garantir que les concentracions dels contaminants regulats no superin els objectius de qualitat de l'aire i per a la reducció de les concentracions, en particular mitjançant l'aprovació de plans de millora de qualitat de l'aire i de plans d'acció a curt termini.

La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, estableix a l'article 1 que L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en l'àmbit de les seves competències respectives, han de donar compliment a l'objecte d'aquesta Llei, i han de cooperar i col·laborar per a la seva consecució. En concret, l'article 14 prescriu que tots els municipis de l'Estat espanyol de més de 50.000 habitants, els territoris insulars i els municipis de més de 20.000 habitants que superin els valors límits de contaminants regulats per la normativa de referència hauran d'adoptar, abans de l'any 2023, l'establiment d'una Zona de Baixes Emissions dins del seu terme municipal.

L'obligació establerta al citat article 14, desenvolupat pel Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions (BOE núm. 311, de 28 de desembre de 2022), té caràcter de llei bàsica i segueix la mateixa línia que d'altres instruments aprovats pel Govern espanyol: el Programa Nacional de Control de la Contaminació Atmosfèrica (PNCCA), de 27 de setembre de 2019, el Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021-2030 (PNIEC), de 20 de gener de 2020, i la Declaració d'Emergència Climàtica i Ambiental, de 21 de gener de 2020.

A Catalunya, la Generalitat, els ens locals, les organitzacions i els agents socials i econòmics van subscriure recentment l'Acord per a la millora de la qualitat de l'aire a Catalunya, que s'inclourà al nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Catalunya, i on les parts signants acorden fer un pas endavant i assumir el compromís de treballar per implementar una Zones de Baixes Emissions a tots els municipis catalans de més de 20.000 habitants abans d'acabar l'any 2025, amb un model general comú adaptable a les diferents realitats territorials, socials i ambientals dels municipis, esdevenint una oportunitat de generalització, encara més gran, de les Zones de Baixes Emissions. Actualment segueix en vigor el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Govern de la Generalitat mitjançant l'Acord GOV/127/2014, de 23 de setembre.

En l'àmbit metropolità, el 2017 es va aprovar el Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica amb l'objectiu de concretar mesures estructurals per poder-les executar a curt i a mig termini. El 21 de maig de 2019 el Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona aprova el Reglament de registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions; Reglament que va ser modificat per acord del Consell Metropolità en sessió celebrada el 29 de setembre de 2020 (BOPB de 07-01-2020 i correcció d'errades BOPB 13-01-2021).

Concretament, a la Zona de Qualitat de l'Aire (ZQA) 1, on pertany la ciutat de Barcelona, històricament s'han registrat superacions dels valors límit de diòxid de nitrogen (NO_2) i partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10 micres (PM_{10}). Per aquesta raó, la Generalitat de Catalunya la va incloure en la Zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig de 2006; pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen (NO_2) i per a les partícules PM_{10} ; es dona així compliment a la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, que, a més, exigeix en aquesta zona la formulació d'un pla d'actuació amb mesures per revertir la situació.

Pel que fa al règim especial de Barcelona, l'article 103 primer de la Carta municipal de Barcelona estableix, al seu torn, que l'adopció de mesures de prevenció, control i correcció de la contaminació atmosfèrica és una àrea d'actuació pròpia de l'Ajuntament de Barcelona (lletra a). A més, l'article 93 disposa que és competència pròpia de l'Ajuntament de Barcelona l'ordenació del trànsit de persones i vehicles, i això inclou la vigilància i la sanció de les infraccions a totes les vies urbanes. Al seu torn, l'article 18.1 de la Llei 1/2006, de 13 de març, per la qual es regula el règim especial del municipi de Barcelona, disposa que l'Ajuntament regula mitjançant les ordenances municipals corresponents els diferents usos de les vies i estableix les modalitats i els procediments per a l'ordenació, vigilància, control del trànsit de

persones, animals i vehicles, amb la finalitat d'harmonitzar els diferents usos i fer-los compatibles de forma equilibrada amb la garantia de la seguretat viària, la mobilitat i fluïdesa del trànsit, la protecció del medi ambient i la protecció de la integritat dels espais públics i privats.

En el marc municipal s'adopta el Pla Clima de Barcelona 2018-2030 pel que es dona resposta a un dels compromisos adquirits en el Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses pel Clima i l'Energia signat el 2017. Un Pla coproduït per centenars d'organitzacions de la ciutat, i mitjançant el qual es reforcen moltes de les mesures que ja s'estan portant a terme i se'n enceten moltes d'altres.

Després d'un any de la posada en marxa del Pla Clima, el 15 de gener de 2020, la ciutat de Barcelona aprova per Plenari, com a mesura de Govern, la Declaració d'emergència climàtica i accelera un seguit de canvis que comprometen tots els agents de la ciutat. Les evidències científiques irrefutables i els efectes de la crisi climàtica global que ja s'estan patint porten a actuar de manera urgent i contundent. Així doncs, la declaració d'emergència climàtica reforça i accelera l'execució d'algunes de les accions ja apuntades en el Pla Clima i n'afegeix de noves, a més de fer un pas endavant i ampliar els objectius de ciutat relacionats amb la lluita front el canvi climàtic. Els efectes més destacats del CO₂ com a contaminant atmosfèric són l'aparició de canvis climàtics i la intensificació de l'efecte d'hivernacle.

En el Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024, aprovat pel Plenari del Consell Municipal el 23 de desembre de 2022, s'estableixen les prioritats en matèria de mobilitat i es promouen els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic amb l'objectiu de situar els nivells de contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la legislació europea.

Atès el caràcter transfronterer de la contaminació atmosfèrica i la planificació que es desenvolupa a diferent escala, el 6 de març de 2017 va tenir lloc la 1a Cimera per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona, que va derivar en un acord institucional entre la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu, entre d'altres, de reduir en els 15 anys següents un 30% de les emissions a l'atmosfera de contaminants d'efecte local, principalment l'NO₂ i les PM₁₀. Aquest acord va ser refermat en la 2a i 3a Cimera, el 25 de març de 2019 i el 18 de març de 2022, respectivament.

En matèria concreta de salut pública, l'article 27.2 de la Llei estatal 33/2011, de 4 d'octubre, general de salut pública, disposa que les administracions públiques, en l'àmbit de les seves competències han de protegir la salut de la població mitjançant activitats i serveis que actuen sobre els riscos presents en el medi ambient i en els aliments, a l'efecte de desplegar els serveis i les activitats que permetin la gestió dels riscos per a la salut que puguin afectar la població.

A Catalunya, l'article 6.3 de la Llei 18/2009, del 22 d'octubre, de salut pública, estableix que les administracions públiques competents en matèria de salut pública han de proporcionar les prestacions en aquesta matèria, entre les quals està la promoció i protecció de la salut i la prevenció dels factors de risc derivats de l'aire i l'aigua i dels aspectes mediambientals que puguin repercutir en la salut de les persones (lletra a), i l'article 68.1 de la Llei 15/1990, de 9 de juliol, d'ordenació sanitària de Catalunya, atorga competències als ajuntaments per prestar els serveis sanitaris necessaris per a donar compliment a les seves responsabilitats en relació amb obligat compliment de les normes i els plans sanitaris relatius al control sanitari del medi ambient, que inclou en primer terme la contaminació atmosfèrica (lletra b).

Finalment, és rellevant destacar que actualment l'Ajuntament de Barcelona estableix mecanismes de coordinació i col·laboració administrativa amb les diverses administracions competents en l'àmbit en qüestió, per tal de dur a terme accions conjuntes de senyalització i informació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, així com amb d'altres municipis que també disposen d'una Zona de Baixes Emissions actives o són limítrofes amb el terme municipal de la ciutat de Barcelona.

3.

Quant a l'estructura i contingut, aquesta Ordenança consta de quatre capítols, vint articles, una disposició addicional, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria, tres disposicions finals i cinc annexos.

El capítol 1 conté les disposicions generals de l'Ordenança: l'objecte i la finalitat, la corresponsabilitat de l'Administració i la societat en la conservació i protecció de l'ambient atmosfèric, l'àmbit d'aplicació de l'Ordenança i les definicions dels conceptes més rellevants a efectes de l'Ordenança. El capítol 2 estableix els aspectes generals relatius a la protecció de la qualitat de l'aire com a bé jurídic protegit i a la mitigació dels impactes del canvi climàtic, l'impuls de la transició energètica i la funció de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica i mitigació dels impactes del canvi climàtic a Barcelona. El capítol 3 regula les mesures d'intervenció administrativa, concretades en la prohibició d'accés i circulació dels vehicles més contaminants a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, la restricció de l'estacionament, els casos d'excepcionalitat i el Registre metropolità; així mateix aquest capítol regula el règim d'exempcions i d'autoritzacions específiques per a determinats casos especials; també es refereix al sistema de control, la senyalització de la ZBE i, finalment, al seguiment i avaluació dels efectes de l'aplicació de les dites mesures. I el capítol 4 regula el règim sancionador, d'acord amb el Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre (LTSV), que és la norma de rang legal que li dona cobertura.

De la part final de la norma, en destaca la disposició addicional única, que es refereix a la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona amb les altres administracions públiques, organismes i entitats implicades en les zones de baixes emissions; la disposició transitòria primera estableix el règim transitori aplicable als titulars de determinats; la disposició transitòria segona fa referència a l'aplicació retroactiva del règim sancionador; tot seguit s'inclou una única disposició derogatòria referent a l'Ordenança precedent a aquesta. Pel que fa a les disposicions finals, n'hi ha tres: la primera fa referència als requeriments del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona; en la segona, tot garantint la participació ciutadana, s'habilita l'Alcaldia per modificar els annexos de l'Ordenança, per tal d'adequar-los a les necessitats que es plantegin, sempre que, en el cas de l'annex 2, així es justifiqui per requeriments de la planificació, o per raons normatives, científiques o tecnològiques; finalment, la disposició final tercera estableix l'entrada en vigor de la norma per a l'endemà de la seva publicació, en atenció a les rellevants raons d'interès públic per aplicar d'immediat les mesures que conté.

L'annex 1 defineix i delimita l'àmbit de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona. L'annex 2 estableix quins són els vehicles més contaminants, a efectes de l'Ordenança. L'annex 3 estableix el nombre màxim d'autoritzacions diàries que es poden obtenir anualment. L'annex 4 concreta les tipologies de vehicles singulars que poden obtenir una autorització d'accés a la ZBE. I, finalment l'annex 5 estableix els Vehicles les persones titulars dels quals poden d'autoritzacions d'accés en atenció al temps que els manca per a la jubilació.

4.

Aquesta Ordenança s'ha elaborat tenint en compte els principis que conformen la bona regulació, a què es refereix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques i les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, que comprenen les directrius de tècnica normativa i les directrius sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets, de 15 d'abril de 2015.

En particular, es dona compliment als principis de necessitat i eficàcia ja que es considera que la seva aprovació és l'instrument més adequat per aconseguir l'objectiu que es persegueix, la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu millorar la qualitat de l'aire de millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

El principi de proporcionalitat es considera complert tota vegada que l'Ordenança conté la regulació imprescindible per atendre les necessitats que s'han de cobrir i no comporta mesures restrictives de drets ni obligacions a les persones destinatàries que

no siguin necessàries i que, en qualsevol cas, no hagin estat valorades com les més adients ateses les circumstàncies. En aquest sentit, tal i com consta justificat en els informes, memòries i demés documentació conformant de l'expedient d'elaboració de l'Ordenança, s'han plantejat i descartat d'altres mesures alternatives i s'ha optat per la que s'ha considerat la menys restrictiva per a les persones afectades i la més beneficiosa per a la població en general.

El principi de seguretat jurídica es garanteix ja que la norma és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic on s'integra i del qual es deriva.

Finalment, es dona compliment al principi de transparència, perquè en el procés d'elaboració de la norma s'ha efectuat una consulta prèvia, i a més, s'ha pogut donar a conèixer i discutir el contingut de la norma amb les entitats, els col·lectius i amb la ciutadania concernits; s'han sol·licitat els informes als organismes corresponents; i s'ha procedit al preceptiu tràmit d'informació pública; finalment, se'n requereix la publicació per a la seva entrada en vigor.

Aquesta Ordenança dona compliment també al principi d'eficiència, perquè, a més de fer efectiu el mandat establert a l'article 14.3 de la Llei del canvi climàtic, contribuirà de manera decisiva a reduir la contaminació ambiental, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts i mitigar els impactes del canvi climàtic. A més, també contribuirà a millorar l'eficàcia i a racionalitzar la gestió del trànsit de vehicles a la ciutat de Barcelona.

Capítol 1

Disposicions generals

Article 1. *Objecte*

1. L'objecte d'aquesta Ordenança és establir els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles en la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Barcelona definida a l'article 5 i a l'annex 1.
2. L'Ordenança té també per objecte donar compliment a l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica i la normativa que el desenvolupa.

Article 2. *Finalitat*

Aquesta Ordenança té la finalitat de reduir la contaminació ambiental deguda a la mobilitat, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts, mitigar els impactes del canvi climàtic i vetllar per un millor medi ambient sonor.

Article 3. *Corresponsabilitat*

1. La responsabilitat d'assolir els objectius establerts a l'article 2 correspon tant a l'Ajuntament de Barcelona com a la ciutadania en el seu conjunt.
2. L'Ajuntament de Barcelona té el deure de vetllar per la conservació i protecció de l'ambient atmosfèric i també l'obligació de fer complir a la societat en el seu conjunt el correlatiu deure de conservació i protecció i de col·laboració en les actuacions dirigides a reduir o eliminar les diferents formes de contaminació, de conformitat amb l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la legislació específica.

Article 4. *Àmbit d'aplicació*

1. Aquesta Ordenança s'aplica al terme municipal de Barcelona i als vehicles que hi accedeixin, hi circulin o hi estacionin.
2. L'àmbit de les mesures relatives a la restricció d'accés i circulació previstes en aquesta Ordenança és la Zona de Baixes Emissions, delimitada a l'annex 1, i als vehicles més contaminants que hi accedeixin, circulin o estacionin.
3. L'àmbit de les mesures relatives a la restricció de l'estacionament es determinen a l'article 11.

Article 5. *Definicions*

A efectes d'aquesta Ordenança s'entén per:

1. «Zona de Baixes Emissions» o «ZBE»: àmbit territorial delimitat en el qual s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament dels vehicles més contaminants per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle de conformitat amb la classificació de vehicles pel seu nivell d'emissions, d'acord amb el que estableixi el Reglament general de vehicles vigent.
2. «Zona de Baixes Emissions de Barcelona»: àrea territorial delimitada en l'annex 1.
3. «Vehicles més contaminants»: els vehicles que compleixen els requisits que es detallen a l'annex 2.

4. «Vehicles de serveis d'emergència i essencials»: els vehicles que es relacionen a la lletra B de l'article 4.1 del Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, aprovat pel Consell Metropolità en sessió de 21 de maig de 2019 i modificat el 22 de desembre de 2020.
5. «Vehicles històrics»: els vehicles que siguin considerats com a històrics, d'acord amb l'establert al Reial decret 1247/1995, de 14 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de vehicles històrics.
6. «Vehicles clàssics»: els vehicles que tinguin aquesta consideració de conformitat amb l'article 45 de la Llei 16/2017, de 1 d'agost, de canvi climàtic.

Capítol 2

Protecció de la qualitat ambiental

Article 6. La qualitat de l'aire com a bé jurídic protegit

1. L'atmosfera és un bé comú indispensable per a la vida. Totes les persones tenen el dret a l'ús i gaudi d'una bona qualitat de l'aire, a la vegada que tenen el deure de col·laborar a conservar-la.
2. Totes les persones tenen el dret a la protecció de la salut davant de les diferents formes de contaminació, d'acord amb els estàndards i els nivells que determinin les lleis.
3. L'Ajuntament de Barcelona té el deure i la potestat de restablir i preservar la bona qualitat de l'aire d'acord amb els paràmetres establerts a la legislació vigent, així com de vetllar per la salut del conjunt de la població.

Article 7. La mitigació dels impactes del canvi climàtic, la transició energètica i la qualitat ambiental

1. L'Ajuntament de Barcelona assumeix l'obligació de prendre mesures per millorar la qualitat de vida i la sostenibilitat a les ciutats, tot combatent els impactes del canvi climàtic i accelerant i intensificant les accions i les inversions necessàries per a un futur sostenible amb baixes emissions de carboni en aplicació de les polítiques internacionals i la legislació vigent, recolzades per les evidències científiques.
2. L'Ajuntament de Barcelona considera el transport i la mobilitat rodada com un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, cosa que, a l'empara de l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició

energètica, l'obliga a adoptar mesures de restricció de l'accés, la circulació i l'estacionament de determinats vehicles a la Zona de Baixes Emissions.

3. Tothom té dret a una qualitat de vida ambiental i sostenible i a la mitigació dels efectes del canvi climàtic que, al seu torn, incideixen sobre els drets humans. Alhora, tothom ha de coresponsabilitzar-se en la preservació d'aquest dret i, en conseqüència, acatar les mesures establertes al respecte.

Article 8. Vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica i mitigació dels impactes del canvi climàtic a Barcelona

1. L'Ajuntament de Barcelona, mitjançant la seva participació en l'Agència de Salut Pública de Barcelona, col·labora com a Centre d'Anàlisi en la gestió de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA), adscrita al Departament de la Generalitat competent en matèria de medi ambient, d'acord amb la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèrica.

2. L'Ajuntament de Barcelona, mitjançant l'Agència d'Energia de Barcelona, porta a terme el seguiment i anàlisis dels nivells d'emissió dels diferents gasos d'efecte hivernacle, fent-ne seguiment de les diferents fonts de contribució i de la seva evolució.

Capítol 3

Mesures d'intervenció administrativa

Article 9. Mesures generals de circulació

En tot allò no regulat per aquesta Ordenança, pel que fa a les mesures generals de circulació, s'aplica l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles, de 27 de novembre de 1998, i la normativa específica corresponent.

Article 10. Mesura de restricció del trànsit

1. Amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions d'efecte hivernacle, així com també de mitigar els impactes del canvi climàtic i de protegir la salut pública, es prohibeix als vehicles més contaminants l'accés i la circulació a la ZBE de Barcelona.

2. La mesura establerta a l'apartat 1 és d'aplicació de dilluns a divendres feiners, en horari de 07:00 hores a 20:00 hores.

3. De conformitat amb el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, es podrà subjectar a una taxa l'accés i la circulació de vehicles a la ZBE en els termes que estableixi l'ordenança fiscal corresponent.

Article 11. *Mesura de restricció relativa a l'estacionament*

Les mesures de restricció de l'estacionament a la Zona de Baixes Emissions per a millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, així com també per mitigar els impactes del canvi climàtic i de protegir la salut pública, s'estableixen a través de l'Ordenança fiscal relativa a les taxes per estacionament regulat de vehicles a la via pública (AREA), conforme a la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions d'acord amb l'establert al Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.

Article 12 *Casos d'excepcionalitat*

1. La declaració d'episodi ambiental de contaminació de l'aire per part de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya comporta l'activació simultània per part de l'òrgan municipal competent del Protocol d'actuació davant d'episodis d'alta contaminació atmosfèrica previst en el Pla bàsic d'emergències municipal, així com també l'adopció de les mesures de restricció del trànsit de vehicles més contaminants establertes per decret d'Alcaldia.

2. Amb caràcter excepcional, per raons d'interès general, pot autoritzar-se l'accés a la ZBE, mitjançant resolució motivada de l'alcalde o alcaldessa.

Article 13. *El Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions*

1. L'Àrea Metropolitana de Barcelona gestiona el Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, d'acord amb el Reglament aprovat el 21 de maig de 2019, modificat el 29 de setembre de 2020.

2. Les persones titulars de vehicles més contaminants que vulguin beneficiar-se de les exempcions previstes a l'article 14 o de les autoritzacions a l'accés i circulació a la ZBE d'acord amb l'article 15 han d'inscriure el vehicle en el Registre metropolità esmentat a l'apartat 1 anterior.

3. Els vehicles estrangers que vulguin accedir a la ZBE resten també subjectes als requeriments establerts als articles 14 i 15.

Article 14. Exempcions a les mesures de restricció d'accés i la circulació de vehicles més contaminants a la Zona de Baixes Emissions

1. D'acord amb l'article 4 del Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, no estan afectats per la restricció d'accés i circulació establerta a l'article 10 els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents:

- a) Vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR).
- b) Vehicles de serveis d'emergència i essencials.
- c) Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic.
- d) Vehicles amb matrícula estrangera que compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE i que no estiguin identificats a la base de dades de la Direcció General de Trànsit.

2. Per poder beneficiar-se de l'exempció establerta a l'apartat 1 cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit vàlidament en el Registre metropolità, en els termes i les condicions que s'estableixen en el Reglament d'aquest Registre o complir els requisits reglamentàriament establerts a tal efecte per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Article 15. Autoritzacions d'accés i circulació a la Zona de Baixes Emissions

1. Els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents poden obtenir autorització per accedir i circular a la ZBE de Barcelona:

- a) Poden obtenir una autorització diària per accedir i circular de forma esporàdica dins la ZBE:
 - (i) Vehicles que accedeixin o circulin esporàdicament dins la ZBE. En aquesta categoria s'hi inclouen l'accés i circulació esporàdica a la ZBE dels vehicles considerats com a clàssics i històrics.
 - (ii) Vehicles estrangers que no compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE . En aquest cas, la persona titular del vehicle ha d'efectuar el tràmit previ d'inscripció al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions i sol·licitar l'autorització diària corresponent.

L'annex 3 concreta el nombre màxim anual d'autoritzacions diàries que poden obtenir els vehicles previstos a aquest apartat 1 a).



b) Poden obtenir una autorització temporal per accedir i circular de forma esporàdica a la ZBE en atenció al servei singular que presten:

(i) Vehicles singulars segons la classificació per criteris d'utilització establerts a l'annex 4 d'aquesta Ordenança.

(ii) Vehicles que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament, per prestar serveis en activitats singulars, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica.

(iii) Vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica.

(iv) Vehicles registrats al llibre taller electrònic de la Direcció General de Trànsit i amb els quals els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques, d'acord a l'establert al Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

Les corresponents autoritzacions temporals han de sol·licitar-se al Registre metropolità, d'acord amb allò establert a l'article 5 del Reglament que el regula.

c) També poden obtenir autoritzacions d'accés i circulació per la ZBE:

(i) Els vehicles de les categories recollides a l'annex 5 la persona titular dels quals acrediti el compliment de les dues circumstàncies següents:

(1^a) Que el vehicle constitueix un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.

(2^a) Que li manquen com a màxim 5 anys de cotització en el Règim Especial de Treballadors Autònoms (RETA), en el Règim General de la Seguretat Social, o en un altre règim alternatiu, per assolir l'edat legal de jubilació, de conformitat amb la legislació vigent.

(ii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin uns ingressos econòmics anuals pel global dels conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a dues vegades l'indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si escau, i calculat a partir dels ingressos de la dita unitat familiar::

Unitat familiar	IPREM
1 persona	2
2 persones	2,5
3 persones	2,9
4 persones	3,3
5 persones	3,7
6 persones o més	4

Als efectes d'aquesta Ordenança, s'entén per unitat familiar la formada per la persona sol·licitant, el cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat i les persones menors de 25 anys.

Per al còmput de la renda s'han de tenir en compte els ingressos bruts anuals de l'exercici anterior a l'any en curs de la persona sol·licitant i, si escau, els del cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat.

Aquesta autorització té una vigència d'1 any a comptar des del moment de la seva data de comunicació, i es pot renovar anualment.

(iii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés equivalents als distintius ambientals, d'acord amb allò establert en el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

2. Per gaudir de les autoritzacions previstes a l'apartat 1 cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit prèviament amb validesa al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions o que compleixi els requisits reglamentàriament establerts a tal efecte per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

3. La persona titular el vehicle ha de tramitar l'autorització corresponent davant el Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions com a màxim 24 hores després del moment que efectivament hagi accedit a la ZBE, llevat que l'accés hagi estat motivat per una urgència mèdica degudament acreditada, en el qual cas es pot tramitar en el termini de tres dies, comptats a partir del mateix dia en què hagi tingut lloc.

Article 16. *Sistema de control*

El control del compliment de les disposicions d'aquesta Ordenança es realitza mitjançant un sistema de lectura de matrícules i la plataforma tecnològica de l'Ajuntament amb mitjans automàtics, sens perjudici de les facultats que la Guàrdia Urbana tingui assignades i del compliment de la normativa vigent en matèria de captura i ús d'imatges i de protecció de dades de caràcter personal.

Article 17. *Senyalització*

1. L'accés a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona s'ha de senyalitzar de manera clara i reconeixible mitjançant la senyalització aprovada a l'efecte per la Direcció General de Trànsit.

2. Aquesta senyalització ha d'indicar les tipologies de vehicles que tenen permès l'accés a la Zona de Baixes Emissions.

Article 18. *Seguiment dels efectes de l'establiment de la Zona de Baixes Emissions*

1. L'Ajuntament de Barcelona ha de fer un seguiment continu de l'aplicació de les mesures contingudes en aquesta Ordenança amb la finalitat d'avaluar l'eficàcia de les mesures adoptades i el compliment dels objectius establerts pel que fa a la qualitat de l'aire, la mitigació dels impactes del canvi climàtic, la salut de la ciutadania, el canvi cap a la utilització de modes de transport més sostenible i altres aspectes de la ciutat.

El sistema de monitorització i seguiment ha d'incloure com a mínim els indicadors definits al Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, regulador de les zones de baixes emissions, i es publicaran anualment a la web municipal.

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

2. En el cas que els nivells de qualitat de l'aire mesurats en les estacions de la XVPCA ubicades a Barcelona no estiguin dins els límits legalment establerts, l'Ajuntament pot adoptar altres mesures o modificar les mesures establertes.

3. Així mateix, l'Ajuntament pot adoptar mesures addicionals per tal d'afavorir la mitigació dels impactes del canvi climàtic, en el marc de les seves competències.

4. Aquesta Ordenança es revisarà periòdicament d'acord amb l'establert al Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre de 2022, per el qual es regulen les zones de baixes emissions.

Capítol 4

Règim sancionador

Article 19. *Procediment sancionador*

El procediment sancionador d'aquesta Ordenança és l'establert al Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

Article 20. *Infraccions i sancions*

1. D'acord amb els articles 76.z.3 i 80.1 de l'esmentat Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial, constitueix una infracció greu, sancionable amb multa de 200 euros, incomplir la prohibició establerta a l'article 10.
2. En el cas que la infracció prevista a l'apartat sigui comesa havent estat declarat per part de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya un episodi de contaminació de l'aire, l'import de la multa és de 260 euros, en aplicació de l'article 81 del mateix Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial, atesa la major gravetat i transcendència del fet infractor
3. Els ingressos obtinguts per les sancions establertes en aquesta Ordenança es destinen a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible.

Disposició addicional única. Col·laboració amb altres administracions públiques, organismes i entitats

1. L'Ajuntament ha de col·laborar amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona, els municipis que la integren, i la resta d'administracions públiques, entitats i organismes implicats, per tal que l'establiment de la Zona de Baixes Emissions es faci amb les màximes garanties per fer possible el compliment dels seus objectius.
2. L'Ajuntament ha de promoure que el desplegament i la gestió de les zones de baixes emissions a l'àmbit metropolità es faci de manera coherent i coordinada amb la resta d'administracions implicades, i, quan sigui possible, ha de realitzar conjuntament amb aquestes administracions, campanyes institucionals de comunicació i conscienciació sobre els seus objectius i les restriccions que suposen.
3. Les relacions entre l'Ajuntament i la resta d'administracions implicades s'han de produir a través de mitjans electrònics que assegurin la interoperabilitat de les solucions adoptades per cadascuna d'elles.

Disposició transitòria primera. *Règim transitori aplicable als titulars dels vehicles que els sigui d'aplicació l'article 15.1.c.i.*

1. El termini de cinc anys al qual es refereix l'article 15.1.c.i per obtenir l'autorització d'accés i circulació a la Zona de Baixes Emissions, s'inicia a partir del 31 de març de 2023.
2. L'esmentada autorització té una vigència d'un any, i es pot renovar anualment per un període màxim de 5 anys, i com a màxim, fins al 31 de març de 2028.

3. En tot cas, aquesta autorització s'extingeix en el moment en què es produeixi la jubilació de la persona titular del vehicle”.

4. En qualsevol cas, si l'aprovació de l'Ordenança és anterior al 31 de març de 2023, les persones titulars dels vehicles a les que es refereix l'apartat 1 poden presentar la sol·licitud corresponent una volta entri en vigor de l'Ordenança.

Disposició transitòria segona. *Aplicació retroactiva del règim sancionador*

El règim sancionador d'aquesta Ordenança s'aplica als fets comesos amb anterioritat a la seva entrada en vigor quan afavoreixi la persona presumptament infractora o infractora, tant pel que fa a la tipificació de la infracció com a la sanció aplicable, fins i tot respecte de les sancions pendents de compliment en entrar en vigor aquesta Ordenança.

Disposició derogatòria única.

Es deroga l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, aprovada en data 20 de desembre de 2019, publicada al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona de 31 de desembre de 2019.

Disposició final primera.- Requeriments del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona

1. Els objectius relatius a la qualitat de l'aire al qual es refereix l'article 7 del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions són els establerts a la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta en Europa, i al Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

2. Els requeriments que l'article 8 de l'esmentat Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, estableix pel que fa als objectius per al 2030 de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle a la Zona de Baixes Emissions són els definits en la Declaració d'Emergència Climàtica i en els diferents plans estratègics dels quals l'Ajuntament de Barcelona s'ha dotat en aquest àmbit específic i que es troben recollits en els propis webs municipals.

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

3. D'acord amb l'establert a l'article 9 del mateix Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, els objectius de qualitat acústica a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona són els establerts al títol 4 i a les taules corresponents de l'annex II de l'Ordenança de Medi Ambient de Barcelona, de 25 de febrer de 2011, en la redacció donada per la modificació de 27-07-2022 (BOPB 01-08-2022).

4. Finalment, les mesures aplicables en compliment dels articles 3.2 i 8 del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, en relació a l'impuls del canvi modal cap a modalitats de transport més sostenible, són les establertes al Pla de Mobilitat Urbana 2024, aprovat pel Consell Municipal en data 23 de desembre de 2022.

Disposició final segona. Habilitació per modificar els annexos

1. Els annexos d'aquesta Ordenança poden ser modificats per decret d'Alcaldia. En el cas de l'annex 2, cal que a l'expedient administratiu d'elaboració de la proposta de modificació s'acrediti que aquesta està motivada per requeriments de la planificació, de normativa sobrevinguda, o de directrius científiques o tecnològiques.

2. En els termes de l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, el decret d'Alcaldia pel qual es modifiquin els annexos ha de ser objecte d'aprovació inicial, d'informació pública per un període mínim de trenta dies, d'aprovació definitiva i de publicació al «Butlletí Oficial de la Província de Barcelona». Si durant el període d'informació pública no es formulen al·legacions ni suggeriments, l'acord d'aprovació inicial esdevindrà automàticament definitiu.

3. Un cop aprovat definitivament el decret d'Alcaldia, s'ha de donar compte immediat al Plenari del Consell Municipal.

Disposició final tercera. Entrada en vigor

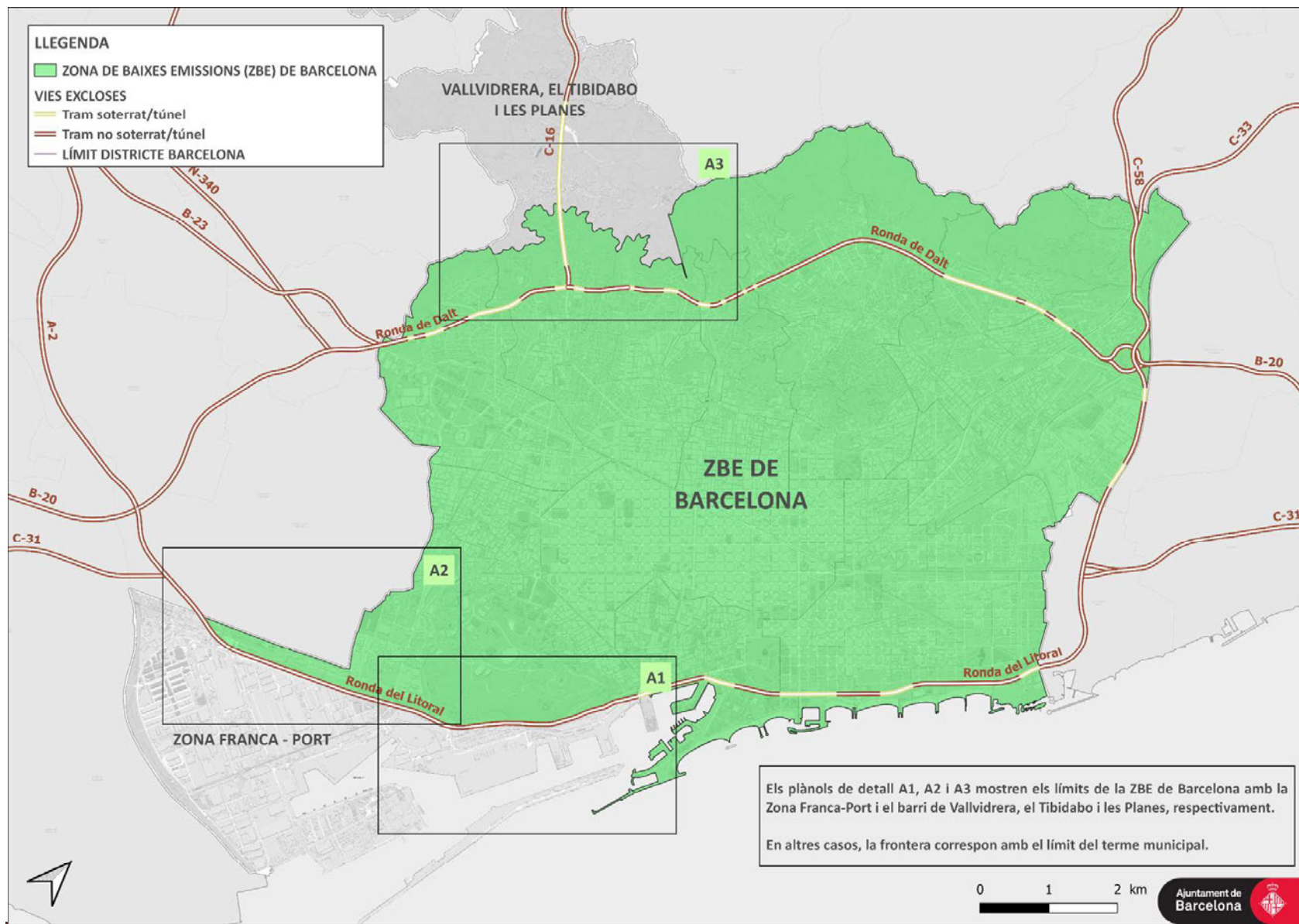
Aquesta Ordenança entra en vigor l'endemà de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona.

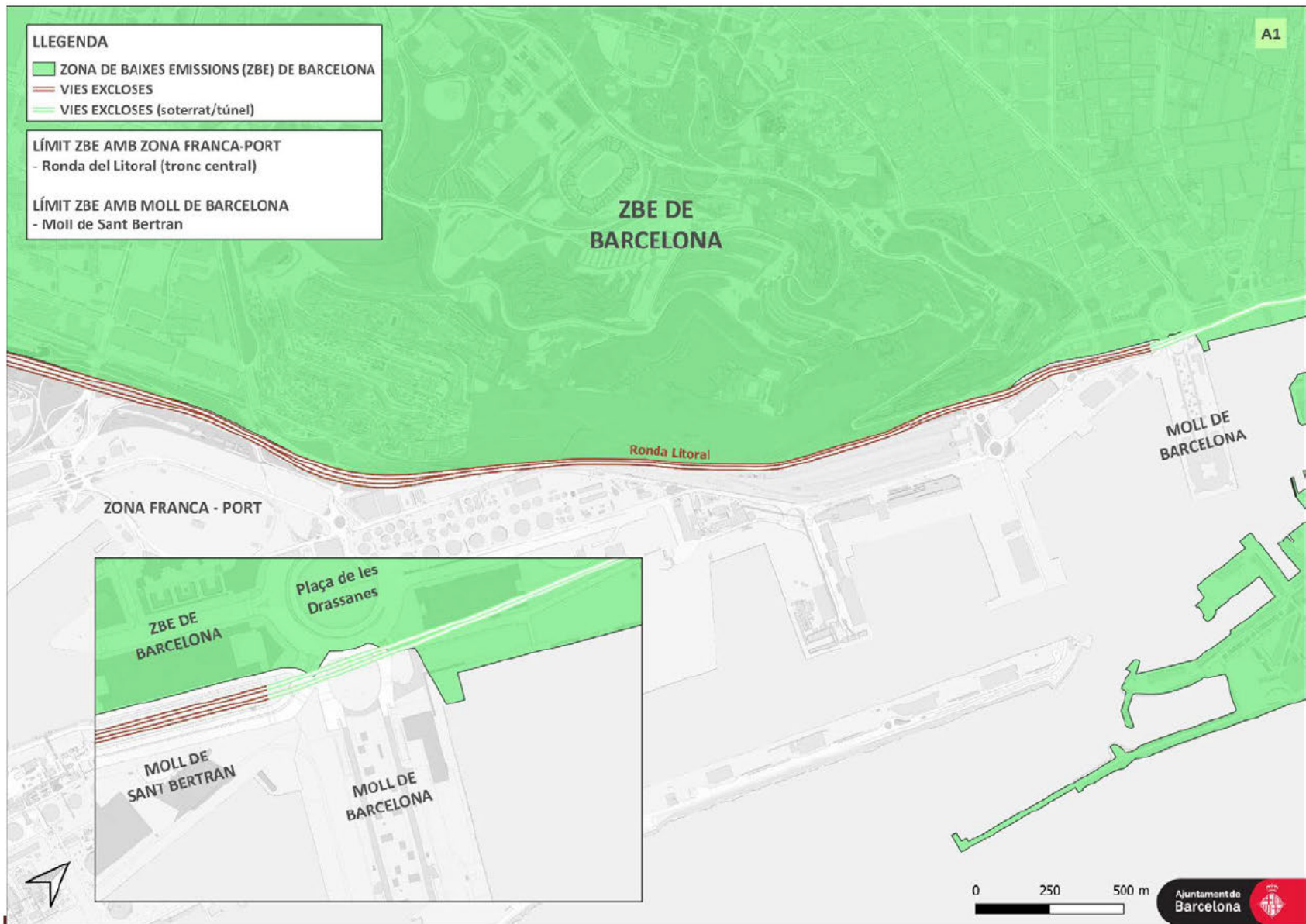
Annex 1. La Zona de Baixes Emissions de Barcelona

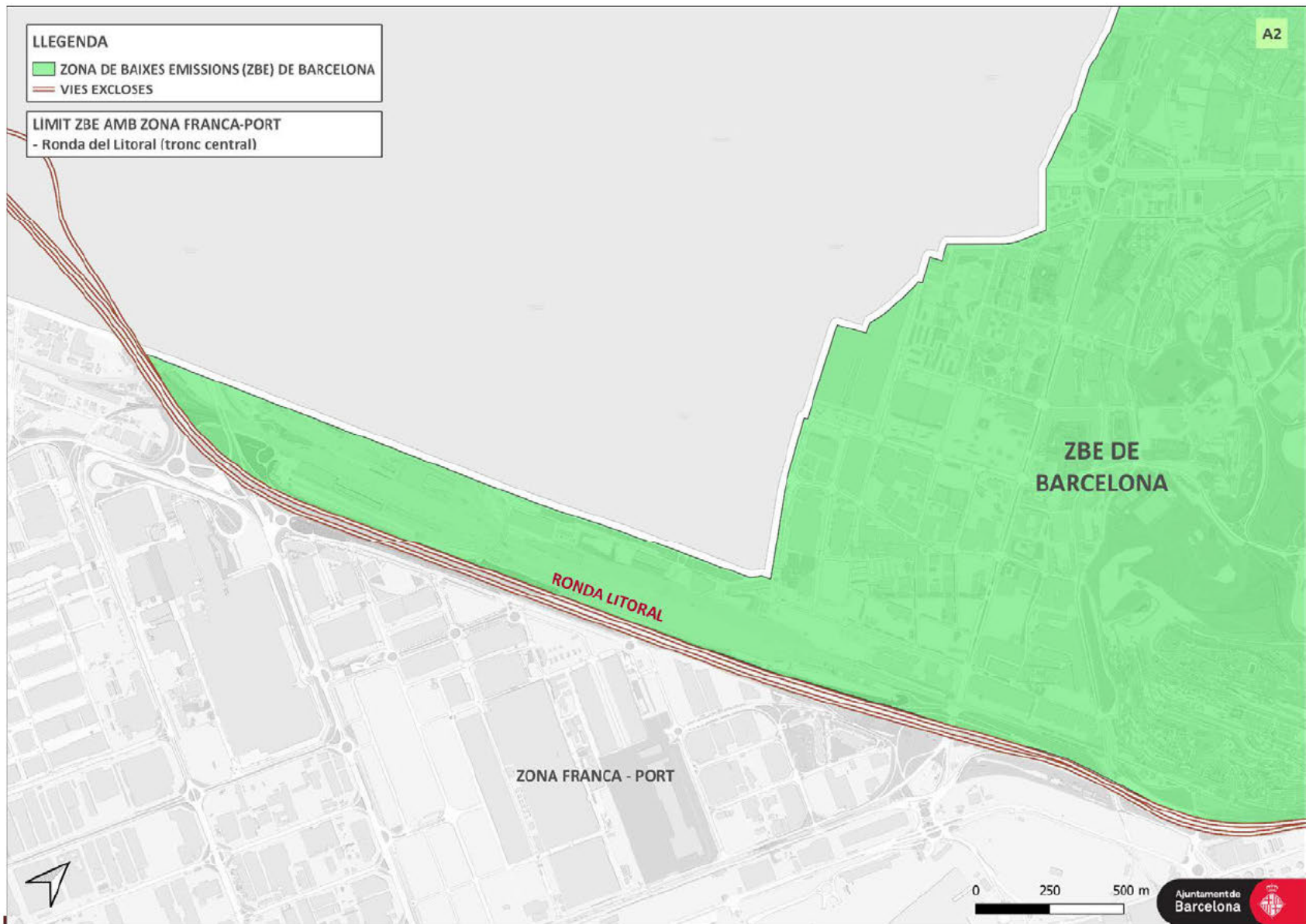
La ZBE de Barcelona inclou el terme municipal de Barcelona a excepció de la Zona Franca - Industrial, el barri de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes, i el Port comercial.

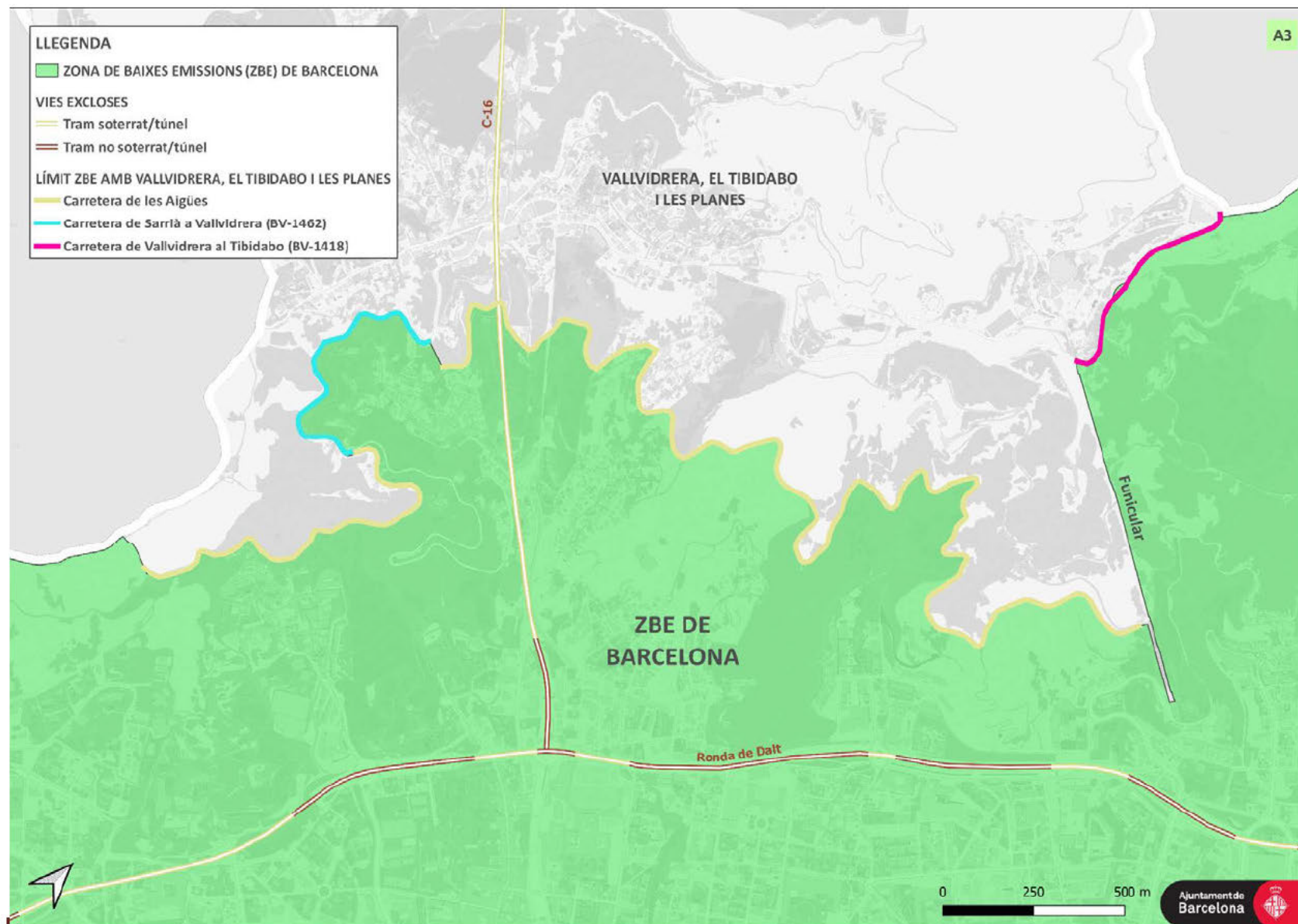
La consulta del mapa de l'àmbit es pot fer a la web de mapes de dades ambientals:

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











Annex 2. Vehicles més contaminants

La condició de «vehicles més contaminants» s'assoleix amb l'acompliment dels dos requisits següents:

a) Estar inclosos en alguna de les categories de vehicles L, M o N.

Aquestes categories corresponen a la classificació establerta a l'annex I del Reglament (UE) n. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell de 15 de gener de 2013 relatiu a l'homologació dels vehicles de dos o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat dels esmentats vehicles, i a l'annex 2 de la Directiva 2007/46/CE, del Parlament i del Consell, de 5 de setembre, per la que es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats als dits vehicles.

b) No tenir assignat cap distintiu ambiental segons la classificació dels vehicles pel seu potencial contaminant.

El distintiu ambiental es defineix a l'annex II del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.

Annex 3. Nombre màxim anual d'autoritzacions diàries d'accés i circulació a la Zona de Baixes Emissions.

Els vehicles als quals es refereix l'article 15.1.a) poden obtenir cada any, com a màxim, 24 autoritzacions diàries per accedir a la ZBE de Barcelona, en els termes establerts en aquesta Ordenança.

Annex 4. Vehicles singulars segons criteris d'utilització i que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE

Els vehicles que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE per la seva singularitat d'ús o constitució són únicament els vehicles de les següents categories, definits de conformitat amb l'annex II del Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre:



CLASSIFICACIÓ PER GRUP D'UTILITZACIÓ		DESCRIPCIÓ	CATEGORIA HOMOLOGACIÓ
05	Escola de conductors	Automòbil destinat a les pràctiques de conducció	N2, N3, M2, M3
10	Plataforma	Vehicle destinat al transport de mercaderies sobre una superfície plana sense proteccions laterals	N2, N3
11*	Caixa oberta	Vehicle destinat al transport de mercaderies en un receptacle obert per la part superior. Els laterals podran ser abatibles o fixos.	N2, N3
12	Porta-contenidors	Vehicle construït per al transport de contenidors mitjançant dispositius expressament adequats per a la subjecció d'aquests	N2, N3
13	Gàbia	Vehicle especialment adaptat pel transport d'animals vius	N2, N3
15	Porta-vehicles	Vehicle especialment adaptat per al transport d'un altre o altres vehicles	N2
16	Silo	Vehicle concebut especialment per al transport de matèries sòlides, pulverulentes o granuloses en dipòsit tancat y amb o sense mitjans auxiliars per a la seva càrrega o descàrrega	N2, N3
17	Basculant	Vehicle previst de mecanisme que permet portar i/o girar la caixa per a realitzar la descàrrega lateral o trasera	N2, N3
18	Dúmpfer	Camió basculant de construcció molt reforçada, de gran maniobrabilitat i apte per a tot terreny	N2, N3
19	Bateria recipients	Vehicle destinat al transport de càrrega en un grup de	N2, N3

		recipients fixes amb sistema de connexió entre ells	
22	Blindats	Vehicle destinat al transport de persones i/o mercaderies, de caixa tancada reforçada especialment amb un blindatge.	N1, N2, N3
27	Cisterna	Vehicle destinat al transport a granel de líquids o de gasos líquats	N2, N3
28	Cisterna isoterma	Cisterna construïda amb parets aïllants que permeten limitar els intercanvis de calor entre l'interior i l'exterior	N2, N3
30	Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma proveïda d'un dispositiu de producció de fred individual o col·lectiu per a diversos vehicles de transport (grup mecànic de compressió, màquina d'absorció, etc.) que permet baixar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la després de manera permanent en uns valors determinats	N2, N3
31	Cisterna calorífica	Cisterna isoterma proveïda d'un dispositiu de producció de calor que permet elevar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la després a un valor pràcticament constant	N2, N3
47	RTV	Vehicle especialment condicionat per emissores de ràdio i/o televisió	N1, N2, N3
49	Taller o laboratori	Vehicle condicionat per al transport d'eines i peces de recanvi que permetin efectuar reparacions	N1, N2, N3
50	Biblioteca	Vehicle adaptat i condicionat de forma permanent per a la lectura i exposició de llibres	N1, N2, N3, M3

51	Tenda	Vehicle especialment adaptat i condicionat de forma permanent per a la venda d'articles	N1, N2
52	Exposició o oficines	Vehicle especialment adaptat i condicionat de forma permanent per al seu ús com exposició o oficines	N2, N3
53	Grua d'arrossegament	Automòbil equipat amb dispositius que permeten, elevant-se parcialment, l'arrossegament d'un altre vehicle	N1, N2, N3
54	Grua d'elevació	Vehicle equipat amb dispositius que permeten elevar càrregues, però no transportar-les (no inclou els vehicles amb dispositius d'autocàrrega)	N1, N2, N3, N3G
56	Formigonera	Vehicle especialment construït per al transport d'elements constitutius del formigó, podent-se efectuar la seva mescla durant el transport.	N3, N3G
58	Vehicle per a fires	Vehicle adaptat per a maquinaria de circ o fires recreatives ambulants	N1, N3
60	Extractor de fangs	Vehicle dotat d'una bomba d'absorció per a la neteja de pous negres i embornals.	N2, N3
61	Autobomba	Vehicle equipat amb una autobomba de pressió per a moviment de materials fluidificats.	N2, N3
62	Grup electrògen	Vehicle dotat amb els elements necessaris per a la producció d'energia elèctrica	N2, N3
66	Bomba de formigonar	Vehicle autobomba especialment dissenyat per al moviment de formigó fluït	N3

67	Perforadora	Vehicle destinat a realitzar perforacions profundes a la terra	N2, N3
76	Reg asfàltic	Vehicle destinat a escampar i estendre sobre els diferents paviments betum asfàltic fluïdificat	N1, N2, N3
77	Pintabandes	Vehicle utilitzat per realitzar línies de senyalització en el sòl	N1, N2, N3
78	Llevaneus	Vehicle de motor destinat exclusivament a retirar la neu de les calçades i camins.	N2, N3

* **Nota:** Els vehicles de la categoria 11 que poden gaudir de l'autorització d'accés definida a l'annex 4 són aquells equipats, segons fitxa tècnica del vehicle, amb grua hidràulica articulada i/o rampes d'accés posteriors amb acció hidràulica, o altre dispositiu destinat a arrossegar, aixecar o desplaçar contrapesos necessaris per estabilitzar-los.

Annex 5. Vehicles les persones titulars dels quals poden obtenir les autoritzacions previstes a l'apartat 1.c (i) de l'article 15 per trobar-se pròximes a l'edat de jubilació.

Vehicles de les categories M2, M3, N1, N2 i N3.

Aquestes categories corresponen a la classificació establerta a l'annex 2 de la Directiva 2007/46/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de setembre, per qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats als dits vehicles.