



ANUNCIO de aprobación definitiva de la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire.

EXP. n.º 19SD0123NT

El Plenario del Consejo Municipal, en sesión de 20 de diciembre de 2019, adoptó el siguiente acuerdo:

“RESOLVER las alegaciones formuladas durante el periodo de información pública de la aprobación inicial de la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona. APROBARLA definitivamente de acuerdo con el texto articulado que consta en el expediente. PUBLICAR el presente acuerdo, así como el texto íntegro de la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona, en el *Boletín Oficial de la Provincia*, en la *Gaceta Municipal* y en la web del Ayuntamiento. NOTIFICAR este acuerdo a los interesados con traslado del texto de la modificación y del informe de respuesta de las alegaciones”.

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

En cumplimiento de lo dispuesto en dicho acuerdo y a efectos de lo establecido en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, se publica a continuación el texto íntegro.

## **Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire**

### **Preámbulo**

1.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), en la “Nota descriptiva sobre calidad del aire y salud”<sup>1</sup>, define la contaminación del aire como un importante riesgo medioambiental

---

<sup>1</sup> [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)



para la salud y considera que la disminución de los niveles de polución atmosférica puede reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.

En la Unión Europea ha sido un objetivo principal la mejora de la calidad ambiental desde la Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de setiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, hasta las vigentes Directiva 2004/107/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente y, particularmente, la Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (que regula los contaminantes partículas en suspensión, óxido de azufre y nitrógeno, monóxido de carbono, plomo y ozono, entre otros).

La Carta europea de salvaguarda de los derechos en la ciudad, aprobada en Saint-Denis en el 2000, establece el derecho de los ciudadanos y las ciudadanas al medio ambiente y la obligación de las autoridades municipales de adoptar políticas de prevención de la contaminación y de controlar el tráfico automovilístico, respetando el medio ambiente y animando al uso de vehículos no contaminantes (artículos XVIII y XX).

El Acuerdo de París del 2015 tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático y establece, en su artículo 2, el compromiso de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos por limitar este aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales.

En el artículo 7 del Acuerdo de París, se establece el objetivo mundial relativo a la adaptación, que consiste en fortalecer la resiliencia y reducir la vulnerabilidad al cambio climático con vistas a contribuir al desarrollo sostenible y conseguir una respuesta de adaptación adecuada. En este mismo artículo se reconoce que la adaptación es un reto mundial que incumbe a todo el mundo, con dimensiones locales, subnacionales, nacionales, regionales e internacionales, y lo que es más importante: que un incremento de los niveles de mitigación puede reducir la necesidad de esfuerzos adicionales de adaptación.



En el mismo marco de las Naciones Unidas, la Declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 25 de septiembre de 2015, por la que se adopta la Agenda 2030 de desarrollo sostenible, concreta los 17 objetivos de desarrollo sostenible y las 169 metas de carácter integrado, que conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental. La Agenda 2030 es un plan de acción que, entre otras aspectos, tiene el objetivo proteger el planeta de la degradación ambiental y poner en marcha medidas urgentes para reducir el cambio climático para que el planeta pueda satisfacer las necesidades de las generaciones actuales y las futuras. Esta declaración establece que todas las organizaciones públicas, privadas y civiles de los estados firmantes de la declaración implementarán el plan de acción que representa la Agenda 2030.

El artículo 45.1 de la Constitución española reconoce que todo el mundo tiene el derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Asimismo, en el artículo 43.1, reconoce el derecho a la protección de su salud. En este mismo sentido, el artículo 27 del Estatuto de autonomía de Cataluña establece el derecho de todas las personas a vivir en un medio equilibrado, sostenible y respetuoso con la salud, y también el derecho a la protección ante las diferentes formas de contaminación. A la vez, establece el deber de todas las personas de colaborar en las actuaciones que tiendan a eliminar las diferentes formas de contaminación, con el objetivo de mantenerlo y conservarlo para las generaciones futuras. Al respecto, el artículo 84.2 del estatuto prevé que los gobiernos locales de Cataluña tienen competencias propias, en los términos que determinen las leyes, sobre la circulación y los servicios de movilidad (letra *h*) y sobre la formulación y la gestión de políticas para la protección del medio ambiente (letra *j*).

Con respecto al régimen general, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, así como el artículo 66.3 del Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, establecen que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.



El artículo 27.2 de la Ley del Estado 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

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

Por su parte, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o en ciertas zonas, entre otros.

El artículo 7 del Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales (letra *g*), y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general, o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

Con respecto al régimen especial de Barcelona, el artículo 103 primero de la Carta municipal de Barcelona establece, a su vez, que la adopción de medidas de prevención,



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

Concretamente, en la zona de calidad del aire (ZCA) 1, a la que pertenece la ciudad de Barcelona, históricamente se han registrado superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y partículas en suspensión con diámetro inferior a 10 micras (PM<sub>10</sub>). Por esta razón, la Generalitat de Catalunya la incluyó en la zona de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006, de 23 de mayo de 2006, por el que se declaran zonas de protección especial del ambiente atmosférico varios municipios de las comarcas del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental y el Baix Llobregat para el contaminante dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y para las partículas PM<sub>10</sub>; se da así cumplimiento a la Ley 22/1983, de 21 de noviembre, de protección del ambiente atmosférico, que, además, exige en esta zona la formulación de un plan de actuación con medidas para revertir la situación.

De acuerdo con los informes utilizados para la elaboración del Plan de mejora de la calidad del aire de Barcelona (2015-2018), publicado en abril del 2015, el tráfico rodado es la principal fuente que origina los niveles de contaminación de NO<sub>2</sub> y PM<sub>10</sub> en la Ciudad Condal. Por lo tanto, cualquier estrategia de reducción de los niveles de contaminación debe basarse en reducir las emisiones del tráfico rodado.

El artículo 3.3 del Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, impone a las entidades locales la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, en particular mediante la aprobación de planes de mejora de calidad del aire y de planes de acción a corto plazo.



De acuerdo con la distribución de competencias, en los últimos años se han emprendido varias iniciativas a nivel autonómico, metropolitano y municipal para combatir la contaminación atmosférica.

A nivel autonómico, destaca el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006, de 23 de mayo, aprobado por el Decreto 152/2007, de 10 de julio, prorrogado por el Decreto 203/2009, de 22 de diciembre, y que, posteriormente, ha sido sustituido por el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico, aprobado por el Gobierno de la Generalitat mediante el Acuerdo GOV/127/2014, de 23 de setiembre.

En el ámbito metropolitano, en el 2017 se aprobó el Programa metropolitano de medidas contra la contaminación atmosférica con el objetivo de concretar medidas estructurales para poder ejecutarlas a corto y a medio plazo. El 21 de mayo de 2019, el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó el Reglamento de registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones.

Finalmente, en el ámbito municipal, en el Plan de movilidad urbana de Barcelona 2013-2018, aprobado en octubre del 2014, se establecen las prioridades en materia de movilidad y se promueven los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, a fin de situar los niveles de contaminación atmosférica por debajo de los límites que marca la legislación europea. Además, en el Plan de mejora de la calidad del aire de Barcelona se cuantifica la reducción necesaria para cumplir con este objetivo y se proponen medidas correctoras adicionales.

En el 2016, el Ayuntamiento de Barcelona aprobó la medida de gobierno relativa al Programa de medidas contra la contaminación atmosférica, con el fin de intensificar y completar las actuaciones ya planificadas.

Visto el carácter transfronterizo de la contaminación atmosférica y la planificación que se desarrolla en diferentes escalas, el 6 de marzo de 2017 tuvo lugar la I Cumbre para la Mejora de la Calidad del Aire en la Conurbación de Barcelona, que derivó en un acuerdo institucional entre la Generalitat de Catalunya, el Área Metropolitana de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona, con el objetivo, entre otros, de reducir en los siguientes quince años un 30 % de las emisiones a la atmósfera de contaminantes de efecto local,



principalmente el NO<sub>2</sub> y las PM<sub>10</sub>. Este acuerdo se reafirmó en la segunda cumbre, el 25 de marzo de 2019.

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

2.

En este contexto, esta ordenanza se desarrolla para proporcionar la cobertura normativa necesaria y regular la medida incluida en el Programa de medidas contra la contaminación atmosférica, consistente en la restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la zona de bajas emisiones (ZBE) del ámbito Rondas de Barcelona. A nivel municipal, la propia Ordenanza del medio ambiente de Barcelona, de 25 de febrero de 2011, ya regula los derechos y deberes de las personas de la ciudad en relación con la calidad del aire, entre otros, y tiene como finalidad la preservación, la protección, la restauración y la mejora de la calidad ambiental. No obstante, tanto dicha ordenanza como la Ordenanza de circulación de peatones y de vehículos de Barcelona, de 27 de noviembre de 1998, resultan insuficientes a la hora de regular la medida de restricción, ya que es necesario un instrumento que aporte una visión estratégica y global.

El Ayuntamiento de Barcelona establece mecanismos de coordinación administrativa con la Generalitat de Catalunya y con el Área Metropolitana de Barcelona para llevar a cabo acciones conjuntas de señalización e información de la ZBE del ámbito Rondas de Barcelona, así como con los Ayuntamientos de L’Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià de Besòs, siendo todas estas ciudades integrantes totales o parciales de la zona.

Esta ordenanza se ha elaborado teniendo en cuenta los principios que conforman la buena regulación a la que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. En particular, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, ya que se considera que su aprobación



es el instrumento más adecuado para conseguir el objetivo que se persigue: la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona para preservar y mejorar la calidad del aire. El principio de proporcionalidad se considera cumplido, puesto que el decreto contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades que deben cubrirse y no comporta medidas restrictivas de derechos ni obligaciones a los destinatarios que no sean imprescindibles. El principio de seguridad jurídica se garantiza, ya que la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico. También el de transparencia, porque en su proceso de elaboración se ha contado con la participación de las personas integrantes de los colectivos correspondientes y se han solicitado los informes oportunos, además de que se requiere su publicación para la entrada en vigor. En aplicación del principio de eficiencia, esta ordenanza contribuye a mejorar la eficacia y a racionalizar la gestión del tráfico de vehículos en la ciudad de Barcelona.

3.

En cuanto a la estructura y el contenido, esta ordenanza consta de cuatro capítulos, dieciocho artículos, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y tres anexos.

El capítulo 1 contiene las disposiciones generales de la ordenanza: la competencia municipal en aquello que es objeto de regulación (artículo 1), el objeto y la finalidad (artículo 2), el ámbito de aplicación de la ordenanza (artículo 3) y las definiciones de los conceptos más relevantes a efectos de esta norma (artículo 4).

El capítulo 2 concreta y destaca los aspectos relativos a la protección de la calidad del aire con respecto al objeto de esta ordenanza: la calidad del aire como bien jurídico protegido (artículo 5), la corresponsabilidad de la Administración y la sociedad en la conservación y protección del ambiente atmosférico (artículo 6) y la función de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica en Barcelona.

El capítulo 3 regula las medidas de intervención administrativa. Se mantiene como régimen supletorio al de la presente ordenanza el de la Ordenanza de circulación de peatones y vehículos (artículo 8). La medida de intervención esencial es la específica de la restricción del tráfico (artículo 9) en la ZBE, el horario de esta restricción (artículo 10) y los casos en que, excepcionalmente, puede autorizarse el acceso a la ZBE (artículo 11). Se hace referencia al Registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros





vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones (artículo 12). Se establecen las exenciones en las medidas de restricción de la circulación de vehículos más contaminantes (artículo 13) y las autorizaciones de acceso a la ZBE de estos vehículos (artículo 14), de conformidad con dicho reglamento metropolitano. Finalmente, en este capítulo, se regula el sistema de control del cumplimiento de la medida de restricción (artículo 15) y el seguimiento de sus efectos en la calidad del aire en la ciudad (artículo 16).

El capítulo 4 regula el régimen sancionador (artículos 17 y 18), que respeta el principio de legalidad y el de autonomía local y mantiene el equilibrio que exige la jurisprudencia entre ambos principios, se fundamenta en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local y el texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril, y el Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial.

La disposición transitoria primera establece en qué categorías de vehículos difieren los efectos de la ordenanza. Asimismo, la disposición transitoria segunda establece la fecha de inicio de los efectos del capítulo 4.

La disposición derogatoria única indica expresamente las disposiciones municipales que quedan derogadas.

La disposición final primera habilita a que, por medio de decreto de Alcaldía, se puedan modificar los anexos de la ordenanza, con el fin de adecuarlos a las necesidades que se planteen. Se garantiza la participación ciudadana en la elaboración de estos decretos.

La disposición final segunda establece la entrada en vigor de la ordenanza al día siguiente de su publicación, con arreglo a las razones relevantes de interés público de aplicar de inmediato sus medidas.

El anexo 1 delimita la zona de bajas emisiones (ZBE) del ámbito Rondas de Barcelona, con el detalle de las zonas de la ciudad que son excluidas. El anexo 2 concreta cuáles son los vehículos más contaminantes con acceso restringido a la ZBE. El anexo 3 se refiere a los vehículos de servicios. El anexo 4 concreta las tipologías de vehículos que pueden solicitar la exención de acceso a la ZBE porque prestan servicios singulares, según se dispone en el apartado 1.c.1 del artículo 14. Y el anexo 5 detalla el número máximo de



autorizaciones diarias de acceso a la ZBE que pueden obtener los vehículos a los que se refiere el artículo 14.

## **Capítulo 1**

### ***Disposiciones generales***

#### ***Artículo 1. Competencia municipal***

1. Corresponde al Ayuntamiento de Barcelona, de acuerdo con las competencias que le atribuye la legislación general y la específica aplicable al municipio, adoptar las medidas necesarias respecto a la protección de la calidad del aire, la protección de la salud pública ante el riesgo de contaminación y las medidas especiales de regulación y ordenación del tráfico.

En concreto, le corresponde, de acuerdo con la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, acordar la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de la ciudad de Barcelona por motivos medioambientales, así como, por los mismos motivos, acordar la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

2. La prevención y el control de la contaminación atmosférica es un área de actuación propia del Ayuntamiento de Barcelona, de acuerdo con el artículo 103 primero de la Carta municipal de Barcelona.

#### ***Artículo 2. Objeto y finalidad***

1. Es objeto de esta ordenanza establecer los criterios de circulación en la zona de bajas emisiones (ZBE) del ámbito Rondas de Barcelona, incluida en el término municipal de Barcelona al que se refiere el artículo 3.1, con el objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera procedentes del tráfico rodado, puesto que este es el origen más importante de los niveles de contaminación de efecto local de la ciudad.

2. Esta ordenanza tiene la finalidad de reducir la contaminación ambiental, preservar y mejorar la calidad del aire y la salud pública, acercar los niveles de contaminación de la



ciudad a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y cumplir los valores límite de calidad del aire legalmente establecidos.

### *Artículo 3. Ámbito de aplicación*

1. El ámbito territorial de aplicación de esta ordenanza abarca la parte de la zona de bajas emisiones (ZBE) del ámbito Rondas de Barcelona incluida en el término municipal de Barcelona, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 1.

2. Todos los vehículos de motor más contaminantes que circulen dentro de la parte de la zona de bajas emisiones (ZBE) del ámbito Rondas de Barcelona incluida en el término municipal de Barcelona a la que se refiere el apartado 1 están sujetos a los preceptos de esta ordenanza, con las excepciones que se establecen.

### *Artículo 4. Definiciones*

A efectos de esta ordenanza, se exponen las siguientes definiciones:

1. Zona de bajas emisiones (ZBE) del ámbito Rondas de Barcelona: el área delimitada del área metropolitana de Barcelona con una superficie de 95 km<sup>2</sup> en la que se restringe la circulación de los vehículos más contaminantes, sin perjuicio de que, por razones justificadas de interés general, la ZBE sea objeto de una delimitación posterior diferente. Actualmente, el área incluye, total o parcialmente, los municipios de Barcelona (a excepción de la Zona Franca industrial y el barrio de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes), L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià de Besòs, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 1.

2. Vehículo de motor: vehículo provisto de motor para su propulsión.

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

4. Vehículos de servicios: son los así definidos en el Reglamento del registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones, aprobado por el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona en sesión celebrada el 21 de mayo de 2019. En el momento de la entrada en vigor de esta ordenanza, los vehículos de servicios son los que se detallan en el anexo 3.



6. Dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>): el gas formado por dos átomos de oxígeno y uno de nitrógeno que proviene, principalmente, de procesos de combustión.

## **Capítulo 2**

### ***Protección de la calidad del aire***

#### *Artículo 5. La calidad del aire como bien jurídico protegido*

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

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

3. Las disposiciones de esta ordenanza son de obligado cumplimiento para todas las personas que circulen en la ZBE de la ciudad incluida en el ámbito delimitado en el artículo 3.1.

4. La Administración municipal tiene el deber y la potestad de restablecer y preservar la buena calidad del aire de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente, así como preservar la salud del conjunto de la población.

#### *Artículo 6. Corresponsabilidad*

1. La responsabilidad de conservación y mejora de la calidad del aire corresponde tanto al Ayuntamiento de Barcelona como a la ciudadanía en su conjunto.

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

#### *Artículo 7. Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica en Barcelona*

1. El Ayuntamiento de Barcelona, mediante su participación en la Agencia de Salud Pública de Barcelona, colabora como centro de análisis en la gestión de la Red de



Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica (XVPCA, por sus siglas en catalán), la cual está adscrita administrativamente al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, de acuerdo con la Ley 22/1983, de 21 de noviembre, de protección del ambiente atmosférica y la Orden, de 20 de junio de 1986, por la que se establece la estructura y el funcionamiento de la XVPCA.

2. La XVPCA monitoriza el estado de la calidad del aire, de forma continua, en múltiples puntos de la geografía catalana, de acuerdo con la normativa mencionada en el apartado 1.

3. La información de la XVPCA está disponible en la web del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya.

### **Capítulo 3**

#### ***Medidas de intervención administrativa***

##### *Artículo 8. Medidas generales de circulación*

En todo lo que no sea objeto de esta ordenanza, con respecto a las medidas generales de circulación, se aplica la Ordenanza de circulación de peatones y de vehículos, de 27 de noviembre de 1998, y la normativa específica correspondiente.

##### *Artículo 9. Medida específica de restricción del tráfico*

Por motivos de salud pública y de calidad del aire, se prohíbe a los vehículos más contaminantes la circulación en la ZBE del ámbito Rondas de Barcelona incluida en el término municipal de Barcelona a la que se refiere el artículo 3.1.

##### *Artículo 10. Horario de restricción del tráfico*

La medida establecida en el artículo 9 es de aplicación todos los días laborables, de lunes a viernes, en horario de 7.00 a 20.00 horas.

##### *Artículo 11. Casos de excepcionalidad*

1. La declaración de episodio ambiental de contaminación del aire por parte del órgano competente de la Generalitat de Catalunya comporta la activación simultánea del Protocolo de actuación ante episodios de alta contaminación atmosférica del Plan básico



de emergencias municipal y las medidas establecidas en el decreto de Alcaldía que se apruebe al efecto.

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

*Artículo 12. El Registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones*

1. El área metropolitana de Barcelona dispone y gestiona el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones, que se regula por el reglamento aprobado el 21 de mayo de 2019.

2. Las personas titulares de vehículos a los que se refiere el artículo 9 que deseen beneficiarse de las autorizaciones de acceso contempladas en el artículo 14 deben inscribirlo en el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones.

3. Los vehículos extranjeros que no estén inscritos en el registro metropolitano no pueden circular dentro de la ZBE, sin perjuicio de lo que dispone el artículo 14.

*Artículo 13. Exenciones en las medidas de restricción de la circulación de vehículos más contaminantes*

1. No están afectados por la restricción establecida en el artículo 9 los vehículos más contaminantes que pertenezcan a alguna de las siguientes categorías:

a) Vehículos dedicados al transporte de personas con movilidad reducida (VPMR), según la definición contenida en el artículo 4.1 del Reglamento del registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones.

b) Vehículos de servicios, que prestan servicios de emergencia y esenciales, según la definición contenida en el artículo 4.4.

c) Vehículos dedicados al transporte de personas con enfermedades que les condicionan el uso del transporte público.

2. Para disfrutar de la exención establecida en el apartado 1, en cualquier caso, hay que estar dado de alta con validez en el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones, en los términos y las



condiciones que se establezcan en el reglamento de este registro, o cumplir los requisitos reglamentariamente establecidos a tal efecto por el Área Metropolitana de Barcelona.

*Artículo 14. Autorizaciones de acceso a la zona de bajas emisiones (ZBE)*

1. Pueden obtener autorización para acceder a la ZBE a la que se refiere el artículo 3.1 los vehículos más contaminantes que pertenezcan a alguna de las siguientes categorías:

a) Vehículos que requieren una autorización de carácter diario porque necesitan hacer un acceso esporádico dentro de la ZBE.

b) Vehículos que dispongan de matrícula extranjera que cumplan los requisitos tecnológicos y de emisiones de acceso a la ZBE y no estén identificados en la base de datos de la Dirección General de Tráfico.

c) Vehículos que requieren una autorización temporal para acceder, de forma esporádica, a la ZBE, porque prestan un servicio singular, como los siguientes:

1. Tipología de vehículos recogida en el anexo 4, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento del registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones y en el anexo II del Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos, que establece la clasificación de los vehículos por criterios de utilización.
2. Vehículos con autorización específica por parte del Ayuntamiento de Barcelona, para prestar actividades singulares o acontecimientos extraordinarios en la vía pública.
3. Vehículos que transportan a personas diagnosticadas de enfermedades que requieran realizar tratamientos médicos de forma periódica.

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



correspondiente en el Registro mencionado antes de las 23.59 horas del día anterior al que se desee acceder a la ZBE.

No obstante lo anterior, en los casos de los vehículos incluidos en el apartado 1.a) y 1.b), cuando el acceso a la ZBE esté motivado por una urgencia médica, la solicitud de la autorización debe formularse en el plazo de tres días, incluyendo en el cómputo el día en que haya tenido lugar el acceso.

3. El anexo 5 concreta el número máximo anual de autorizaciones diarias que pueden ser otorgadas a los vehículos más contaminantes para acceder esporádicamente a la ZBE, previstas en el apartado 1.a) y 1.b) de este artículo.

4. Sin perjuicio del número de autorizaciones establecidas en el anexo 5, los vehículos previstos en el apartado 1.c) pueden solicitar en el Registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones las autorizaciones que sean necesarias para poder realizar este transporte.

#### *Artículo 15. Sistema de control*

El control del cumplimiento de las disposiciones de esta ordenanza se realiza mediante un sistema de lectura de matrículas y la plataforma tecnológica del Ayuntamiento con medios automáticos, sin perjuicio de las facultades que la Guardia Urbana tenga asignadas.

#### *Artículo 16. Seguimiento de los efectos de la medida de restricción en la calidad del aire de Barcelona*

1. Corresponde al Ayuntamiento analizar los resultados producidos por la aplicación de la medida de restricción del tráfico prevista en esta ordenanza y su efecto en la calidad del aire y en otros aspectos de la ciudad.

2. En caso de que los niveles de calidad del aire medidos en las estaciones de la XVPCA ubicadas en Barcelona no estén dentro de los límites establecidos, el Ayuntamiento puede modificar las medidas reguladas en esta ordenanza.





## **Capítulo 4**

### ***Régimen sancionador***

#### *Artículo 17. Procedimiento sancionador*

El procedimiento sancionador de esta ordenanza es lo establecido en la Ordenanza de circulación de peatones y de vehículos del Ayuntamiento de Barcelona, de 27 de noviembre de 1998.

#### *Artículo 18. Infracciones y sanciones*

1. Las infracciones tipificadas en esta ordenanza se sancionan de conformidad con la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, el texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril, y el Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial.

2. Las infracciones propias de esta ordenanza se clasifican en leves, graves y muy graves.

a) Infracción leve:

El incumplimiento de la prohibición de circular por la ZBE establecida en el artículo 9 por parte de los vehículos más contaminantes de las categorías L, M1 y N1.

b) Infracciones graves:

1) El incumplimiento de la prohibición de circular por la ZBE establecida en el artículo 9 por parte de los vehículos más contaminantes de las categorías M2, M3, N2 y N3.

2) El incumplimiento de la prohibición de circular por la ZBE establecida en el artículo 9, en caso de haberse declarado el episodio de contaminación del aire por parte del órgano competente de la Generalitat de Catalunya, por parte de los vehículos más contaminantes de las categorías L, M1 y N1.

c) Infracción muy grave:

El incumplimiento de la prohibición de circular por la ZBE establecida en el artículo 9, en caso de haberse declarado el episodio de contaminación del aire por parte del órgano



competente de la Generalitat de Catalunya, por parte de los vehículos más contaminantes de las categorías M2, M3, N2 y N3.

3. Las sanciones a las infracciones tipificadas en el apartado 2 son las siguientes:

- a) Las infracciones leves se sancionan con una multa de 100 euros.
- b) Las infracciones graves se sancionan con una multa de 200 euros.
- c) Las infracciones muy graves se sancionan con una multa de 500 euros.

4. Las sanciones establecidas en el apartado anterior pueden incrementarse en un 30 % de su cuantía mínima, en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

5. En la fijación de las sanciones de multa se tendrá en cuenta que, en todo caso, la comisión de la infracción no resulte más beneficiosa para la persona infractora que el cumplimiento de las normas infringidas.

6. Los ingresos obtenidos por las sanciones establecidas en esta ordenanza se destinarán a financiar actuaciones orientadas a impulsar la movilidad sostenible.

*Disposición transitoria primera*

Esta ordenanza no produce efectos hasta transcurrido un año desde su entrada en vigor para los siguientes vehículos:

- 1. Vehículos de las categorías N1, N2, N3, M2 y M3.
- 2. Vehículos de las categorías M1 y L, siempre y cuando su titular sea una persona física y acredite unos ingresos económicos anuales por todos los conceptos inferiores al indicador de renta de efectos múltiples (IPREM) más un 10 % del IPREM vigente y que el vehículo constituya un instrumento necesario para el ejercicio de su actividad profesional.

Para verificar el cumplimiento de las condiciones requeridas, el ente gestor del Registro metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones puede efectuar, en los términos establecidos en la legislación aplicable,



las consultas o acceder a los datos necesarios a efectos de comprobar que se cumplen y de revisarlos hasta la extinción del plazo expresado en esta disposición

*Disposición transitoria segunda*

El capítulo 4 de esta ordenanza produce efectos transcurridos tres meses contados a partir de su entrada en vigor.

*Disposición derogatoria única*

Con la entrada en vigor de esta ordenanza queda derogado:

- a) El Decreto de Alcaldía S1/D/2017-3425, de 9 de noviembre de 2017, para la adopción de las medidas de restricción del tráfico de los vehículos más contaminantes durante el episodio ambiental de contaminación atmosférica, con la finalidad de minimizar sus efectos en la salud de los ciudadanos y ciudadanas y de restablecer los niveles normales de calidad del aire.
- b) Cualquier otra disposición de igual o inferior rango que se oponga a esta ordenanza o la contradiga.

*Disposición final primera. Habilitación para modificar los anexos*

1. Los anexos de esta ordenanza pueden ser modificados por decreto del alcalde o alcaldesa, específicamente para la delimitación de la zona de bajas emisiones en el municipio de Barcelona, las categorías de vehículos y los distintivos ambientales que definen los vehículos más contaminantes, los vehículos de servicios, los vehículos que prestan servicios singulares y el número máximo anual de autorizaciones diarias.
2. Sin perjuicio de la aplicación, si procede, del artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, el procedimiento de modificación de los anexos debe ser objeto de aprobación inicial, de información pública por un periodo mínimo de treinta días, de aprobación definitiva y de publicación en el *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, de acuerdo con el artículo 16 de la Ley estatal 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información ambiental, de participación pública, con respecto a la participación del público en la elaboración de disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente. Si durante el periodo de información pública, no se



formulan alegaciones ni sugerencias, el acuerdo de aprobación inicial se volverá automáticamente definitivo.

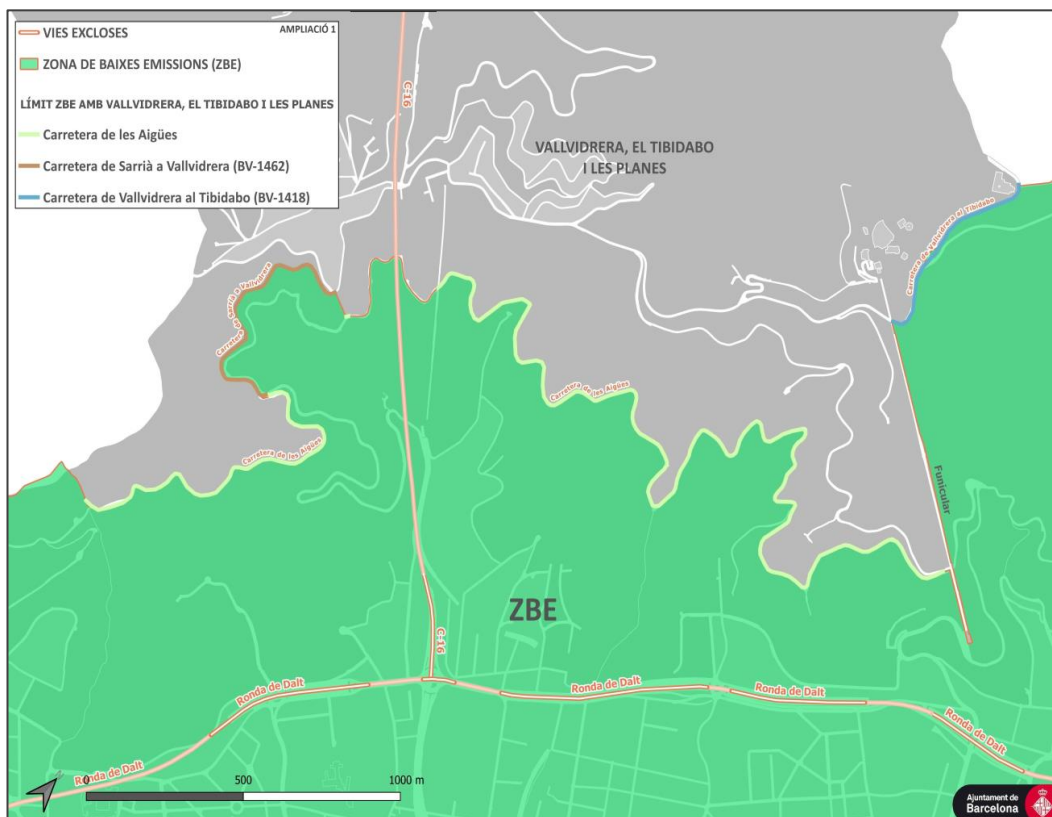
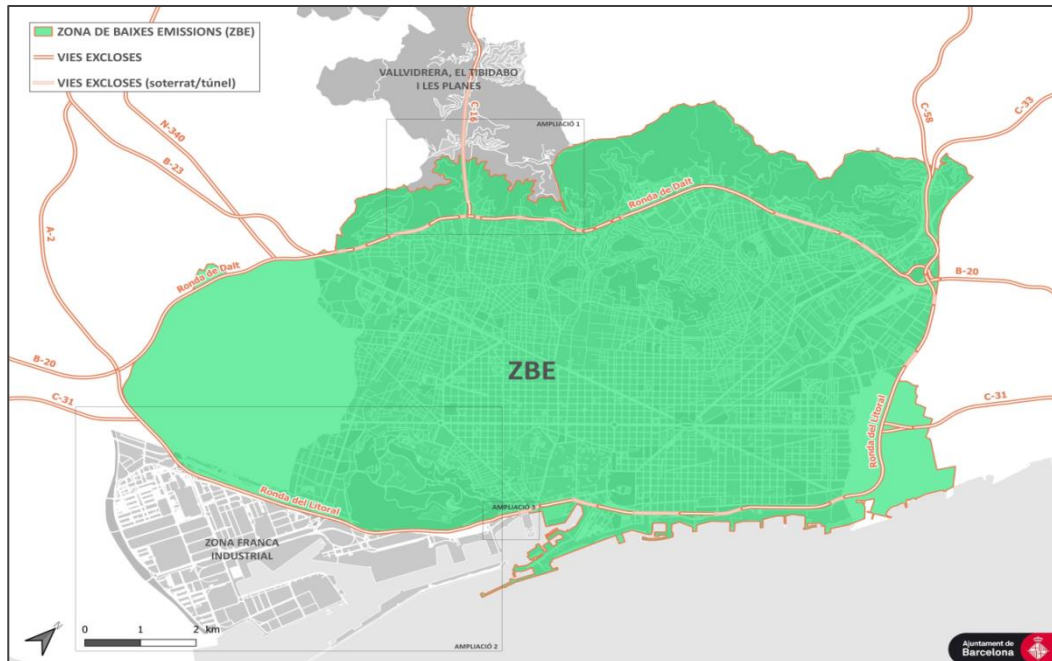
3. Una vez aprobado definitivamente el decreto de Alcaldía, se informará de forma inmediata al Plenario del Consejo Municipal.

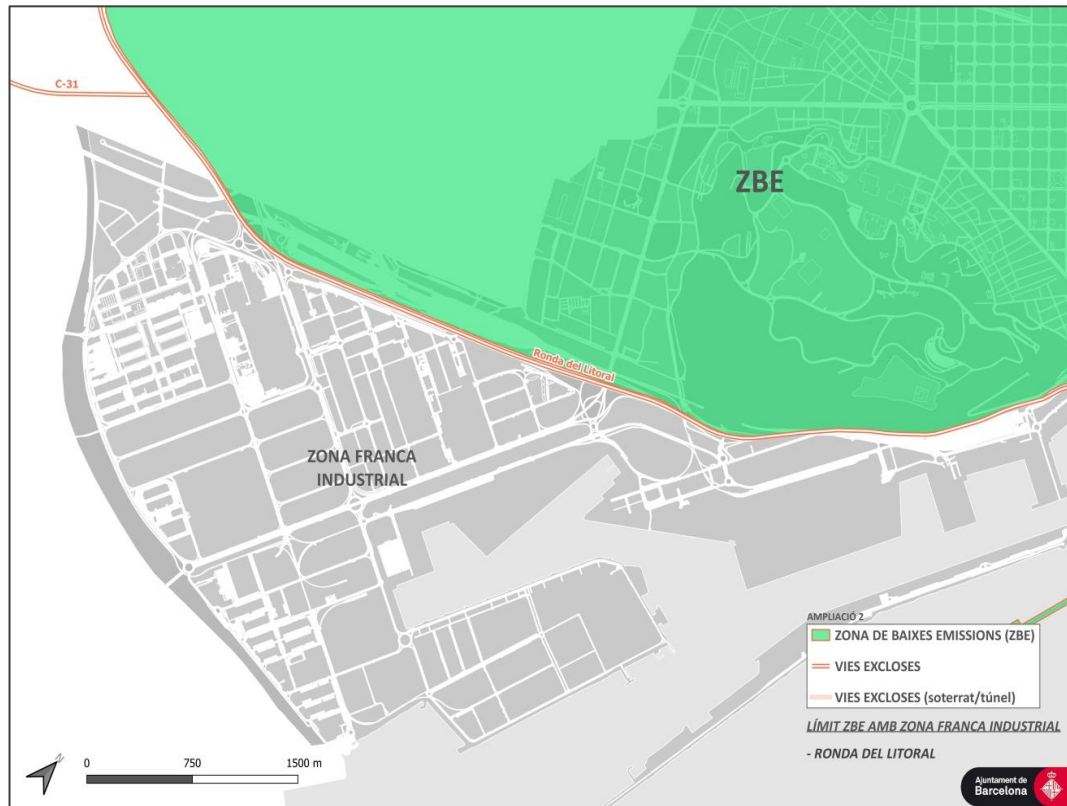
*Disposición final segunda. Entrada en vigor*

Esta ordenanza entra en vigor al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*. También debe ser objeto de publicación en la *Gaceta Municipal de Barcelona* y en la web del Ayuntamiento de Barcelona.

*Anexo 1. La zona de bajas emisiones (ZBE) del ámbito Rondas de Barcelona*

La zona de bajas emisiones del ámbito Rondas de Barcelona es un área de 95 km<sup>2</sup> que incluye Barcelona y los municipios circundantes a las rondas donde se restringe progresivamente la circulación de los vehículos más contaminantes. Corresponde a los límites territoriales establecidos en la ronda de Dalt y la ronda del Litoral, y engloba los municipios de Barcelona (a excepción de la Zona Franca industrial y el barrio de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes), L'Hospitalet de Llobregat y partes de los municipios limítrofes a las rondas: Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat y Sant Adrià de Besòs.







## Anexo 2. Vehículos más contaminantes

La condición de vehículos más contaminantes se adquiere con el cumplimiento de los dos requisitos siguientes:

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

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

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



El distintivo ambiental se define según el anexo II del Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en la redacción dada por la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

*Anexo 3. Vehículos de servicios*

Son vehículos de servicios los siguientes:

- a) Vehículos que prestan servicios médicos
- b) Vehículos que prestan servicios funerarios
- c) Vehículos de protección civil
- d) Vehículos de bomberos
- e) Vehículos de policía y de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado

Mediante decreto de Alcaldía pueden añadirse otros tipos de vehículos de servicios.

*Anexo 4. Vehículos que prestan un servicio singular que pueden disfrutar de una exención de acceso a la ZBE*

Son las siguientes tipologías de vehículos:

CLASIFICACIÓN POR GRUPO DE UTILIZACIÓN (anexo II, R. G. V.)		DESCRIPCIÓN	CATEGORÍA HOMOLOGACIÓN
05	Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.	N2, N3, M2, M3
22	Blindados	Vehículo destinado al transporte de personas o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente con un blindaje.	N1, N2, N3
47	RTV	Vehículo especialmente acondicionado por emisoras de radio o televisión.	N1, N2, N3
49	Taller o laboratorio	Vehículo condicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permitan efectuar reparaciones.	N1, N2, N3





50	Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.	N1, N2, N3, M3
51	Tienda	Vehículo adaptado especialmente y acondicionado de forma permanente para vender artículos.	N1, N2
53	Grúa de arrastre	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, al elevarlos parcialmente, arrastrar a otro vehículo.	N1, N2, N3
54	Grúa de elevación	Vehículo equipado con dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas (no incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).	N1, N2, N3, N3G
56	Hormigonera	Vehículo construido especialmente para transportar elementos constitutivos del hormigón y que permite mezclarlos durante el transporte	N3, N3G
58	Vehículo para ferias	Vehículo adaptado para maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.	N1, N3
66	Bomba de hormigón	Vehículo autobomba diseñado especialmente para mover hormigón fluido.	N3
76	Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diferentes pavimentos betún asfáltico fluidificado.	N1, N2, N3
77	Pintalíneas	Vehículo usado para trazar líneas de señalización en el suelo.	N1, N2, N3

Mediante decreto de Alcaldía se pueden añadir otros tipos de vehículos que prestan un servicio singular.



**Ajuntament  
de Barcelona**

**Gerencia Adjunta de Medio Ambiente y Servicios Urbanos**  
Ecología Urbana

*Anexo 5. Autorizaciones diarias de acceso a la ZBE*

Los vehículos afectados por el artículo 14 disponen de diez autorizaciones diarias cada año para acceder a la parte de la ZBE del ámbito Rondas de Barcelona incluida en el término municipal de Barcelona a la que se refiere el artículo 3.1, en los términos establecidos en esta ordenanza.

Barcelona, 20 de diciembre de 2019

El secretario general

Jordi Cases i Pallarès