

**MEMÒRIA GENERAL I D'AVALUACIÓ DE L'IMPACTE  
NORMATIU**

**DEL PROJECTE D'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**

---

**Medi Ambient i Serveis Urbans – Ecologia Urbana**  
**Gerència Adjunta – Ajuntament de Barcelona**  
Direcció de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental  
Departament d'Avaluació i Gestió Ambiental

Barcelona, 4 d'octubre de 2022



## ÍNDEX

### **I. FITXA DEL RESUM EXECUTIU**

### **II. MEMÒRIA GENERAL DEL PROJECTE D'ORDENANÇA**

- A. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE LA NOVA ORDENANÇA I L'ADEQUACIÓ D'AQUESTA ALS FINS QUE ES PERSEGUEIXEN.
- B. MARC NORMATIU EN QUÈ S'INSEREIX EL PROJECTE QUE ES PRESENTA
- C. COMPETÈNCIA DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA PER APROVAR EL PROJECTE NORMATIU
- D. CONTINGUT DEL PROJECTE NORMATIU
- E. RELACIÓ MOTIVADA DE LES PERSONES I LES ENTITATS INTERESSADES A LES QUALS S'HA D'ATORGAR, SI ESCAU, EL TRÀMIT D'AUDIÈNCIA

### **III. MEMÒRIA D'AVALUACIÓ DE L'IMPACTE NORMATIU**

- A. ANÀLISI D'IMPACTE PRESSUPOSTARI I FISCAL
- B. ANÀLISI D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL
- C. ANÀLISI D'IMPACTE NORMATIU
- D. IMPACTE DE GÈNERE
- E. ANÀLISIS D'ALTRES IMPACTES

### **IV. ANNEXOS**

- 1. Qualitat de l'aire i salut a Barcelona
- 2. Memoria justificativa de la Zona de Bajas Emisiones en términos de cambio climático
- 3. Informe tècnic relatiu a l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
- 4. Nota de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic en relació a la implantació de Zones de Baixes Emissions
- 5. 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
- 6. Benchmarking Zones de Baixes Emissions
- 7. Informe d'alternatives de la ZBE del municipi de Barcelona
- 8. Zones de Baixes Emissions i qualitat de l'aire
- 9. Informe de participació ciutadana
- 10. 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
- 11. 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
12. 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
  13. Comentaris FECAV a la consulta pública prèvia
  14. 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
  15. 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
  16. Impacte de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona: Anàlisi cost benefici
  17. Anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona
  18. Informe Direcció de Serveis de Mobilitat sobre la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
  19. Informe tècnic justificatiu d'autoritzacions i exempcions per a l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
  20. Informe justificatiu de l'establiment d'exempcions i autoritzacions per motius sanitaris a l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona
  21. Anàlisi d'alternatives per a vehicles professionals afectats per la ZBE de Barcelona
  22. Informe d'impacte de gènere
  23. Carta Zona de Bajas Emisiones Barcelona



## I. FITXA DEL RESUM EXECUTIU

<b>Departament promotor de la proposta</b>	Departament d'Avaluació i Gestió Ambiental
<b>Data</b>	4/10/2022
<b>Títol de la norma</b>	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
<b>OPORTUNITAT DE LA PROPOSTA</b>	
<b>Objecte de la proposta</b>	Establiment d'una Zona de Baixes Emissions a la ciutat de Barcelona per imperatiu legal de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica (article 14), i regulació d'aquesta.
<b>Objectius que es persegueixen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Millora en la qualitat de l'aire i la salut de la ciutadania</li><li>- Contribució a la mitigació del canvi climàtic</li><li>- Canvi modal a mètodes de transport més sostenibles</li><li>- Impuls de l'eficiència energètica en l'ús dels medis de transport</li></ul>
<b>Principals alternatives considerades</b>	S'han considerat diferents tipologies de zones de baixes emissions, diferenciant tipus de model territorial, per horari d'afectació i per tipus i/o característiques dels vehicles afectats.
<b>CONTINGUT I ANÀLISIS JURÍDIC</b>	
<b>Tipus de norma</b>	Ordenança
<b>Estructura de la norma</b>	Consta de 20 articles, dividits en 4 capítols; 1 disposició addicional; 1 disposició transitòria; 1 disposició derogatòria; 2 disposicions finals i 5 annexos.
<b>Informes sol·licitats</b>	S'han sol·licitat informes a les següents administracions i organismes: <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>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</i>, Direcció de Pressupostos i Política Fiscal, Gerència de Pressupostos i Hisenda. Ajuntament de Barcelona</li><li>- <i>Informe Direcció de Serveis de Mobilitat sobre la Zona de Baixes Emissions de Barcelona</i>, Direcció de Serveis de Mobilitat, Gerència de Mobilitat i Infraestructures. Ajuntament de Barcelona</li><li>- <i>Informe d'Impacte de Gènere</i>, Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps, Gerència Municipal Ajuntament de Barcelona</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Informe de participació ciutadana, Comunicació i Participació, Gerència d'Ecologia Urbana. Ajuntament de Barcelona</i></li><li>- <i>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, Departament de Transparència i Bones Pràctiques, Gerència d'Agenda 2030, Transició Digital i Esports. Ajuntament de Barcelona</i></li><li>- <i>Informe justificatiu de l'establiment d'exempcions i autoritzacions per motius sanitaris a l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, Direcció de Serveis de Salut, Àrea de Drets Socials, Justícia Global, Feminismes i LGTBI. Ajuntament de Barcelona</i></li><li>- <i>Memoria justificativa de la Zona de Bajas Emisiones en términos de cambio climático, Agència d'Energia de Barcelona</i></li><li>- <i>Qualitat de l'aire i salut a Barcelona, Agència de Salut Pública de Barcelona</i></li><li>- <i>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, Guàrdia Urbana de Barcelona</i></li><li>- <i>Informe tècnic justificatiu d'autoritzacions i exempcions per a l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, Àrea de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat, Àrea Metropolitana de Barcelona</i></li><li>- <i>Informe tècnic relatiu a l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, Àrea de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat, Àrea Metropolitana de Barcelona</i></li><li>- <i>Nota de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic en relació a la implantació de zones de baixes emissions, Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic, Generalitat de Catalunya</i></li><li>- <i>Carta Zona de Bajas Emisiones Barcelona, Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO)</i></li></ul>
<b>Estudis addicionals</b>	<p>Per reforçar la fonamentació de l'objecte i la finalitat de la proposta normativa s'han sol·licitat els següents informes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)</i></li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Zones de Baixes Emissions i Qualitat de l'Aire</i>, Institut de Diagnosi Ambiental i Estudis de l'Aigua (IDAEA), Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)</li> <li>- <i>Impacte de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona: Anàlisi Cost Benefici</i>, Gabinet Estudis Econòmics</li> <li>- <i>Benchmarking Zones de Baixes Emissions</i>, Barcelona Regional</li> <li>- <i>Informe d'alternatives de la ZBE del municipi de Barcelona</i>, Barcelona Regional</li> <li>- <i>Anàlisi d'alternatives per a vehicles professionals afectats per la ZBE de Barcelona</i>, RACC</li> </ul>	
<b>Consulta pública prèvia</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No  <p>Del 30 de maig fins el 20 de juny del 2022 es va dur a terme una consulta pública amb caràcter previ a l'elaboració del projecte normatiu, d'acord amb allò establert a l'article 133 de la Llei 39/2015, de 1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, mitjançant la publicació de l'avantprojecte al portal de transparència de l'Ajuntament de Barcelona.</p>	
<b>Tràmits d'audiència i informació</b>	<p>S'ha portat a terme un procés participatiu, previ a l'elaboració de l'avantprojecte, a l'empara dels articles 22 a 25 de les normes Reguladores de la Participació Ciutadana, de 22 de novembre de 2002, pels quals es regulen els processos de participació que es duen a terme a la ciutat de Barcelona.</p> <p>Així mateix, aquest expedient se sotmetrà al tràmit d'informació pública, una volta s'aprovi inicialment, de conformitat amb l'article 112 del Reglament orgànic municipal, de 16 de febrer de 2001, i amb la Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la que es reguen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient.</p>	
<b>ANÀLISIS IMPACTES</b>		
<b>Adequació a l'ordre de competències</b>	<p>La competència de l'Ajuntament de Barcelona per aprovar l'ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions està reconeguda en les normes generals i sectorials de l'ordenament jurídic, tal i com es detalla a l'apartat II.c d'aquesta memòria.</p>	
<b>Anàlisi d'impacte pressupostari i fiscal</b>	<b>Repercussions fiscals: afectació sobre ingressos tributaris</b>	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no té afectació sobre els ingressos tributaris



		<input type="checkbox"/> la norma té una afectació positiva sobre els ingressos tributaris  <input type="checkbox"/> la norma té una afectació negativa sobre els ingressos tributaris
	<b>Repercussions fiscals: afectació sobre altres ingressos no tributaris</b>	<input type="checkbox"/> la norma no té afectació sobre els ingressos municipals <input checked="" type="checkbox"/> la norma pot tenir una afectació positiva sobre els ingressos municipals  <input type="checkbox"/> la norma pot tenir una afectació negativa sobre els ingressos municipals
	<b>Repercussió en els pressupostos municipals</b>	La norma no suposarà despeses addicionals significatives en aquest àmbit.
	<b>Repercussió en els recursos personals i materials municipals</b>	La norma no suposarà despeses significatives en aquest àmbit.
<b>Anàlisi d'impacte econòmic i social</b>	<b>Impacte econòmic (Anàlisi cost benefici)</b>	<input type="checkbox"/> Negatiu <input type="checkbox"/> Nul <input checked="" type="checkbox"/> Positiu  La norma suposa una actuació positiva, ja que els beneficis ambientals que genera compensen els costos de portar-la a terme.
	<b>Impacte social (Estudi d'impacte socioeconòmic)</b>	<input type="checkbox"/> Negatiu <input type="checkbox"/> Nul <input checked="" type="checkbox"/> Positiu  Els beneficis en termes de reducció d'emissions que comporta



		<p>l'aplicació de la norma, juntament amb les mesures complementàries que es fan necessàries aplicar en termes de qualitat del transport públic, milloren les condicions generals de vida de la població i ajuden a reduir les bretxes socials, i a millorar el comportament econòmic.</p>
<b>Anàlisi d'impacte normatiu</b>	<b>Valoració de la incidència de la disposició general en l'ordenament jurídic</b>	<p><input type="checkbox"/> Negatiu</p> <p><input type="checkbox"/> Nul</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Positiu</p> <p>Positiu en quant, en el seu nivell jeràrquic (ordenança, sense incloure nous procediments) aquesta disposició deroga a la seva predecessora (Ordenança de 20 de desembre de 2019) i n'especifica d'altres: Títol 2 de l'OMA i Ordenança de vianants i de vehicles.</p>
<b>Anàlisi d'impacte de gènere</b>	<b>Valoració global de l'impacte de gènere</b>	<p><input type="checkbox"/> Reproductor de desigualtats molt negatiu</p> <p><input type="checkbox"/> Reproductor de desigualtats lleugerament negatiu</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Transformador de desigualtat lleugerament positiu</p> <p><input type="checkbox"/> Transformador de desigualtat molt positiu</p>
<b>Altres impactes</b>	<b>Impacte sobre el canvi climàtic</b>	<p><input type="checkbox"/> Negatiu</p> <p><input type="checkbox"/> Nul</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Positiu</p>
	<b>Impacte en matèria d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat</b>	<p><input type="checkbox"/> Negatiu</p> <p><input type="checkbox"/> Nul</p>





		<input checked="" type="checkbox"/> Positiu
	<b>Impacte en matèria de qualitat ambiental i salut pública</b>	<input type="checkbox"/> Negatiu <input type="checkbox"/> Nul <input checked="" type="checkbox"/> Positiu
	<b>Impacte sobre la mobilitat</b>	<input type="checkbox"/> Negatiu <input type="checkbox"/> Nul <input checked="" type="checkbox"/> Positiu



## **II. MEMÒRIA GENERAL DEL PROJECTE D'ORDENANÇA**

Aquest document té per objecte donar compliment a allò establert a les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, aprovades per la Comissió de Govern mitjançant Decret del 15 d'abril de 2015 (BOPB de 14 de maig de 2015), les quals es refereixen als requisits que han de complir els expedients per a l'aprovació de les ordenances i els reglaments a la ciutat de Barcelona.

Concretament, s'estableix que els projectes normatius s'han d'acompanyar amb una memòria general, o exposició de motius, que detalli com a mínim:

- La justificació de 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.
- La competència de l'Ajuntament de Barcelona sobre la matèria.
- La relació motivada de les persones i les entitats interessades a les quals s'ha d'atorgar, si s'escau, el tràmit d'audiència.

En el primer punt d'aquesta memòria general s'inclou el detall d'estudis addicionals que s'han elaborat per tal de justificar els aspectes tècnics del projecte normatiu i garantir-ne l'adequació als objectius marcats, on es destaca l'estudi ambiental i d'alternatives, i també es tracta l'alineació del projecte normatiu amb les diferents línies estratègiques en matèria de mobilitat, medi ambient i canvi climàtic, entre altres, de la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant, AMB), manifestada amb el suport d'aquestes administracions a la implementació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona. Estudis o informes, tots ells, als que es fa referència detallada més endavant. Finalment, aquesta memòria també inclou un apartat amb un resum de l'estructura del projecte d'ordenança.

### **A. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE LA NOVA ORDENANÇA REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE BARCELONA I L'ADEQUACIÓ D'AQUESTA ALS FINS QUE ES PERSEGUEIXEN**

La nova ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona neix per dos motius essencials. El primer, per imperatiu legal, arran de l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, on s'estableix l'obligació de crear zones de baixes emissions. En segon lloc, perquè cal crear un instrument i unes restriccions que permetin l'assoliment dels llistats legals, i els recomanats per l'OMS, relatius a la qualitat de l'aire en benefici de la salut pública i la qualitat de l'aire, motiu aquest pel que ja es va aprovar l'anterior ordenança. Tot seguit es desenvolupen cronològicament els antecedents que porten a la situació legal actual i que permeten justificar de forma acurada la raó de ser de l'ordenança que es proposa.



L'Acord de París és un tractat internacional que 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, i que té per objecte reforçar la resposta mundial a l'amenaça del canvi climàtic. A l'article 7 d'aquest Acord s'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. També 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 qüestions, vol protegir el planeta de la degradació ambiental i engegar mesures urgents per reduir el canvi climàtic, amb l'objectiu que el planeta pugui satisfer les necessitats de les generacions actuals i de les futures. Aquesta declaració estableix que totes les organitzacions públiques, privades i civils dels Estats signants de la declaració implementaran 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 1,5 °C.

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 la millora de la qualitat ambiental ha estat un objectiu principal 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 a Europa que regula, entre altres contaminants, els següents: partícules en suspensió, òxid de sofre i nitrogen, monòxid de carboni, plom i ozó.

Descendent a l'àmbit estatal, 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, reconeix el dret de qualsevol persona 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.

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.

En aquest marc, i atesa la contaminació atmosfèrica que pateix l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Ajuntament aprovà 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. Val a dir que a nivell municipal, ja es comptava amb la pròpia Ordenança del medi ambient de Barcelona (OMA), de 25 de febrer de 2011, que 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 aquesta 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 incorporés una visió estratègica i global.

Mentrestant, durant el 2021, l'OMS aprova unes noves Directrius mundials sobre la qualitat de l'aire, en concret sobre: partícules en suspensió ( $PM_{2.5}$  i  $PM_{10}$ ), ozó ( $O_3$ ), diòxid de nitrogen ( $NO_2$ ), diòxid de sofre ( $SO_2$ ) i monòxid de carboni (CO). Les dites Directrius aporten proves clares del dany 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 la població 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, l'Estat espanyol aprova la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, esdevenint-ne una regulació capdal per a la mitigació del canvi climàtic i, en definitiva, per a la millora de la qualitat ambiental. Aquesta Llei té per objecte assegurar el



compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París al que s'ha fet referència a l'inici, adoptat el 12 de desembre de 2015 i signat per Espanya el 22 d'abril de 2016; així com promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible.

La citada Llei 7/2021, de caràcter bàsic, estableix a l'article 14 que tots els municipis 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.

Tal com indica el document de "Directrius per a la Creació de Zones de Baixes Emissions"<sup>1</sup>, publicat pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO), una Zona de Baixes Emissions es basa principalment en 4 objectius principals:

- Millora en la qualitat de l'aire i la salut de la ciutadania
- Contribució a la mitigació del canvi climàtic
- Canvi modal a mètodes de transport més sostenibles
- Impuls de l'eficiència energètica en l'ús dels medis de transport

Així doncs, la implementació d'una Zona de Baixes Emissions a la ciutat de Barcelona esdevé un imperatiu legal d'acord amb l'establert a l'esmentada Llei de canvi climàtic i transició energètica. No obstant, és ben cert que l'establiment d'aquesta mesura a Barcelona segueix podent-se justificar plenament atenent, únicament, a criteris ambientals, a l'evolució dels nivells dels principals contaminants atmosfèrics i de les emissions de CO<sub>2</sub>, tal com es detalla als ANNEXOS 1 i 2, relatius als estudis elaborats per l'Agència de Salut Pública de Barcelona (en endavant, ASPB) i l'Agència d'Energia de Barcelona, respectivament.

Al respecte, cal destacar que l'informe *Qualitat de l'aire i salut a Barcelona*, elaborat per l'ASPB (ANNEX 1), posa de manifest que les dades disponibles per al 2022 mostren, de nou, un increment dels nivells de NO<sub>2</sub> de manera generalitzada a la ciutat (24% respecte al 2021) i es torna a superar, novament, el valor límit anual de la UE (40 µg/m<sup>3</sup>), establert a la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, als entorns del trànsit de la ciutat. Així mateix, l'informe conclou que les mitjanes anuals de NO<sub>2</sub> a tots els entorns de la ciutat es troben molt per sobre del valor guia de l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>).

Per la seva banda, la *Memoria justificativa de la Zona de Bajas Emisiones en términos de cambio climático*, de l'Agència d'Energia de Barcelona (ANNEX 2), exposa la necessitat real d'impulsar mesures com la Zona de Baixes Emissions que comporti avançar en la lluita contra l'emergència del canvi climàtic, mitjançant la disminució de les emissions de CO<sub>2</sub>, mitjançant la renovació del parc de vehicles que provoca l'establiment d'una Zona de Baixes Emissions.

---

<sup>1</sup>[https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/publicaciones/directricesparalacreaciondezonasdebajasemisiones\\_tcm30-533017.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/publicaciones/directricesparalacreaciondezonasdebajasemisiones_tcm30-533017.pdf)



En conseqüència, la finalitat de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona és la de reduir les emissions contaminants a l'atmosfera procedents del trànsit rodat, per així millorar la qualitat de l'aire que es respira a la ciutat i, per tant, millorar la salut pública del conjunt de la població, apropar els nivells de contaminants als recomanats per l'OMS i complir amb els límits de qualitat de l'aire establerts a la legislació vigent. Tot això al mateix temps que s'evoluciona en la mitigació de l'emergència mundial del canvi climàtic i s'impulsen canvis en la mobilitat de la ciutat.

Cal destacar que les zones de baixes emissions són una mesura ja molt estesa a Europa, per tal de contribuir a la reducció de la contaminació ambiental i, en concret, a la contaminació atmosfèrica produïda majoritàriament pel trànsit rodat a les grans ciutats.

A més, la Zona de Baixes Emissions de Barcelona constitueix una iniciativa que es troba plenament alineada amb els objectius municipals en matèria de mobilitat, definits en els propis Plans de Mobilitat Urbana (PMU), així com en els documents normatius i de planificació de caire estatal, autonòmic i regional.

Atès tot l'anterior, la Zona de Baixes Emissions de Barcelona esdevé un instrument de planificació imprescindible per donar compliment a una obligació legal. Per tant, es considera necessari i oportú implementar aquesta mesura a través de la tramitació i aprovació del present Projecte normatiu, amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, mitigar els efectes del canvi climàtic i afavorir, en definitiva, una millor qualitat ambiental a la ciutat.

#### **A.1. Alineació del Projecte normatiu amb els objectius i instruments de planificació d'altres administracions.**

Per tal de garantir-ne una correcta implementació, l'Ajuntament de Barcelona ha treballat conjuntament amb altres administracions implicades en l'impuls de la Zona de Baixes Emissions, com són l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant, AMB), la pròpia Generalitat de Catalunya i l'Estat espanyol, d'acord amb els principis administratius de coordinació i col·laboració entre administracions.

A aquests efectes, s'adjunta a la present Memòria els informes de suport a la mesura elaborats per l'AMB i la Generalitat de Catalunya, els quals posen de manifest l'adequació de la dita mesura als objectius establerts en els àmbits de mobilitat, qualitat de l'aire, canvi climàtic i transició energètica, entre altres.

L'objectiu de l'estudi elaborat per l'AMB (ANNEX 3) és justificar la idoneïtat i la necessitat de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, i posar de manifest la seva alineació amb els objectius en termes de mobilitat sostenible marcats en diferents instruments de planificació de la pròpia AMB. L'informe fa un recull acurat dels motius que porten a les administracions afectades a establir una Zona de Baixes Emissions, analitzant-ne la motivació mediambiental (qualitat de l'aire de la conurbació de Barcelona) i



fent una cronologia de la normativa que s'ha anat impulsant en aquest sentit, principalment en els darrers anys. Així mateix, aquest informe també posa de manifest el paper de l'AMB, com a ens supramunicipal i amb importants competències en matèria de regulació del trànsit, en el desenvolupament i aplicació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona.

Per la seva banda, la Generalitat de Catalunya exposa en el seu informe (ANNEX 4) el fet que millorar la qualitat de l'aire és un objectiu prioritari en l'agenda del Govern, a fi de reconèixer i -sobretot- garantir, el dret a l'aire net, tant per protegir la salut de les persones com el medi ambient.

Pel que fa a la implantació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, la Generalitat es postula a favor d'aquesta mesura ja que s'ha constatat una reducció dels nivells d'òxids de nitrogen a la ciutat, tot i la coincidència temporal amb el període de pandèmia del COVID-19.

Finalment, també la Guàrdia Urbana de Barcelona, ateses les facultats que li són pròpies, ha elaborat el seu propi informe tècnic d'adhesió a la mesura (ANNEX 5), fent explícit el suport d'aquest cos a la implementació de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona. Així, la Guàrdia Urbana informa que té coneixement del text i que està d'acord amb la seva tramitació i posterior aplicació.

## **A.2. Adequació del Projecte normatiu als fins que es persegueixen**

En aquest apartat es defensa l'adequació del Projecte normatiu als objectius que es persegueixen, i que han estat esmentats anteriorment. En concret, i tenint en compte que l'establiment d'una Zona de Baixes Emissions és un imperatiu legal que no dóna lloc a possibles mesures alternatives de restricció de la circulació per motius ambientals, sí que es considera adient justificar la tipologia de Zona de Baixes Emissions escollida respecte l'estat de l'art actual, mitjançant la comparació de la proposta de l'Ajuntament de Barcelona amb la mesura actualment en vigor en multitud de ciutats europees amb problemàtiques i objectius semblants pel que fa a la qualitat de l'aire, mitigació del canvi climàtic i mobilitat.

Cal tenir en compte que totes les mesures necessàries per reduir la contribució del trànsit en els nivells de contaminació atmosfèrica d'una ciutat com Barcelona passen per reduir el volum de trànsit i/o promoure una renovació del parc circulant a vehicles menys contaminants. Com ja s'ha comentat anteriorment, la pròpia Llei de canvi climàtic i transició energètica obliga específicament a impulsar una Zona de Baixes Emissions, abans del 2023, a tots els municipis espanyols 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.

En aquest sentit, cal considerar la Zona de Baixes Emissions dins el marc d'actuacions que l'Ajuntament de Barcelona porta anys desenvolupant, on s'hi pot trobar el propi Pla de Mobilitat Urbana (PMU), les mesures per a la reducció de la contaminació acústica, les accions de pacificació i allunyament del

trànsit, com el projecte Superilles o el Protegim les escoles, així com el foment de formes de transport més sostenibles, amb l'especial promoció del transport no motoritzat.

Per tal de justificar tots aquests aspectes, l'Ajuntament de Barcelona ha encarregat a Barcelona Regional, la realització de dos estudis: el *Benchmarking Zones de Baixes Emissions* (ANNEX 6), consistent en una anàlisi de mercat que compara el projecte de Zona de Baixes Emissions de Barcelona 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* (ANNEX 7), que justifica que la tipologia de Zona de Baixes Emissions escollida en aquest Projecte normatiu és la millor opció possible atenent a nivell de restricció i característiques de la pròpia ciutat de Barcelona.

D'altra banda, s'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* (ANNEX 8); 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..

L'objectiu d'aquest informe és tractar certs aspectes de les zones de baixes emissions que són de vital importància per aconseguir els resultats esperats. Entre ells, es destaca el context europeu d'implementació de les zones de baixes emissions, els principals efectes que s'ha vist que reporten, quina extensió és la més idonea en funció del grau de restricció associat a la mesura, entre altres.

Les principals conclusions que se'n poden extreure són les següents:

- a. Les zones de baixes emissions són una eina àmpliament acceptada a Europa per millorar la qualitat de l'aire a conurbacions de diferents mides.
- b. L'experiència demostra que una Zona de Baixes Emissions com la de Barcelona té beneficis en la reducció de la contaminació ambiental, principalment de partícules en suspensió i òxids de nitrogen.
- c. Les zones de baixes emissions són necessàries pel paper d'eliminar vehicles d'alts nivells de contaminació, a més de diversos efectes col·laterals positius.
- d. Es considera que l'extensió de la Zona de Baixes Emissions 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 Zona de Baixes Emissions 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.





## **B. MARC NORMATIU EN QUÈ S'INSEREIX EL PROJECTE QUE ES PRESENTA**

Les normes més rellevants que constitueixen el marc normatiu on s'insereix el projecte d'ordenança són els següents, conformat per diferents àmbits sectorials:

### **B.1. Normativa europea:**

- a) La 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. Aquesta norma estableix uns objectius de qualitat de l'aire per a la protecció de la salut humana i el medi ambient en el seu conjunt.
- b) 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 a Europa, que obliga als estats membres a assolir uns nivells determinats de qualitat de l'aire.
- c) D'altra banda, en el marc de l'Estratègia europea a favor de la mobilitat de baixes emissions, s'han adoptat diversos reglaments comunitaris, entre els quals destaquen el Reglament (UE) 2019/631, pel qual s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO<sub>2</sub> dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, i fixa reduccions del 37,5% d'emissions de CO<sub>2</sub> de turismes per a 2030 partint d'uns nivells ja ambiciosos en 2021, i es marca com a referència almenys un 35% de vehicles de zero o baixes emissions (inferiors a 50gCO<sub>2</sub>/km) per a 2030 i el Reglament (UE) 2019/1242, pel qual s'estableixen objectius de reducció a vehicles pesants nous en 2025 i 2030.

### **B.2. Normativa estatal:**

- d) Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que té per objecte assegurar el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París, 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. L'article 14.3 d'aquesta Llei estableix l'obligació per part de determinades entitats locals - entre elles, Barcelona- d'adoptar, abans del 2023, plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent-se, entre d'altres, l'establiment de zones de baixes emissions.
- e) La Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, i el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que atorguen potestat per adoptar, entre d'altres, mesures de restricció total o parcial de trànsit, incloent-hi restriccions als vehicles més contaminants a certes hores o en certes zones.
- f) 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 (d'ara endavant, TRLTSV), d'acord amb la



versió donada per la Llei 18/2021, de 20 de desembre, per la qual es modifica el TRLTSV; en particular, pel que fa a l'ampliació del règim infractor.

- g) La Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia sostenible, dedica tot un capítol a les polítiques de transport i mobilitat sostenible. El seu article 100 estableix els objectius que han de perseguir les administracions públiques en el desenvolupament de la política d'impuls de la mobilitat sostenible.
- h) El Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire i que transposa a l'ordenament jurídic espanyol l'esmentada Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig de 2008.

### **B.3. Normativa catalana:**

- i) La Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric i el Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament d'aquesta Llei.
- j) El Decret 226/2006, de 23 de maig, 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 i per a les partícules, en concret per les que estan en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. Ha estat desplegat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig.
- k) La Llei 19/2009, de 22 d'octubre, de salut pública de Catalunya.
- l) Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública y d'accés a la justícia en matèria de medi ambient; la qual incorpora les Directives 2003/4/CE i 2003/35/CE.

### **C. COMPETÈNCIA DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA PER APROVAR EL PROJECTE NORMATIU**

La competència de l'Ajuntament de Barcelona per aprovar l'ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions està reconeguda en les normes generals i sectorials de l'ordenament jurídic.

En primer lloc, tot i tractar-se de *soft law*, 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". Així mateix, 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).

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'NO<sub>2</sub> i les PM<sub>10</sub>. 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.

### **C.1. Àmbit estatal:**

La Constitució espanyola reconeix, en llurs articles 43 i 45, el dret a la protecció de la salut i estableix l'obligació dels poders públics de tutelar la salut pública a través de l'adopció de mesures preventives i dels serveis necessaris i declara el dret a gaudir d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo, i l'obligació dels poders públics de vetllar per la utilització racional de tots els recursos naturals, amb la finalitat de protegir i millorar la qualitat de la vida i defensar i restaurar el medi ambient, preveient-se, en els termes que determini la llei, sancions penals o, si escau, administratives, així com l'obligació de reparar el dany causat.

La Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, disposa en el seu article 25.2 que els municipis han de tenir competències pròpies, en els termes establerts a les lleis tant estatals com autonòmiques, en matèria de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, així com en matèria de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat.

Pel que fa a l'àmbit sectorial, 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.

Cal tenir present que l'obligació establerta al citat article 14 té caràcter de llei bàsica y 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.

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.

Al seu torn, 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.

En matèria 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.

Pel que fa a la mobilitat, 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.

## **C.2. Àmbit autonòmic:**

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que reconeix i garanteix als municipis autonomia i potestat normativa en els àmbits de la seva competència en els seus articles 84 i 86. A més, reconeix en l'article 89 el règim especial del municipi de Barcelona. En particular, L'article 84.2, lletres *h* i *j*, de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, estableix que els governs locals de Catalunya tenen en tot cas competències, en els termes que determinin les lleis, sobre les matèries de la circulació i els serveis de mobilitat i la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient i el desenvolupament sostenible, respectivament.



### **C.3. La Carta Municipal de Barcelona:**

Pel que fa al règim especial de Barcelona, la Carta Municipal de Barcelona, aprovada per la Llei 22/1998, de 30 de desembre, que reconeix a l'Ajuntament una àmplia capacitat normativa (article 6), a banda de la seva potestat d'autoorganització. En particular, l'article 103, primer, estableix, 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.

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.

Sectorialment, l'article 11 de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, atribueix als ens locals les competències pròpies de l'objecte de la llei, és a dir, establir i regular els instruments i el procediment que es consideren necessaris per a una actuació efectiva de les administracions públiques de Catalunya en el camp de la prevenció, la vigilància i la correcció de la contaminació atmosfèrica. Entre d'altres mesures, es preveuen les que siguin necessàries per disminuir els efectes contaminants produït pel trànsit urbà i interurbà (article 10.5.d).

El Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric estableix que els ajuntaments han d'adoptar les mesures necessàries per disminuir els efectes contaminants pel trànsit urbà.

En l'àmbit de la salut pública, 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); així mateix, 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 l'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).

#### **D. CONTINGUT DEL PROJECTE NORMATIU**

El Projecte d'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona consta de 20 articles, dividits en 4 capítols; 1 disposició addicional; 1 disposició transitòria; 1 disposició derogatòria; 2 disposicions finals i 5 annexos.

Els capítols són:

1. Disposicions generals.
2. Protecció de la qualitat ambiental.
3. Mesures d'intervenció administrativa.
4. Règim sancionador.

Es preveu la modificació dels annexos per Decret d'Alcaldia, mitjançant un procediment objecte d'aprovació inicial, d'informació pública, aprovació definitiva i publicació al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, 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.

Aquesta operativa és possible atès que el nucli essencial de la regulació es troba en l'articulat del text. Per aquest fet, 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 del Projecte de l'ordenança, aquesta flexibilitat en la modificació dels annexos ve expressada per la disposició final primera del text normatiu, que 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 aquest text normatiu és molt dinàmica i resta subjecte als avenços tècnics i científics.

D'altra banda, la modificació dels annexos mitjançant decret d'alcaldia constitueix l'instrument idoni per donar compliment als resultats del seguiment dels efectes de la mesura, establert a l'article 18 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.

El règim sancionador que estableix l'ordenança respecta el principi de legalitat i el d'autonomia local i manté l'equilibri que entre aquests dos principis exigeix la jurisprudència. Aquest règim sancionador es fonamenta, doncs, en la modificació que va introduir la Llei 18/2021 a l'article 76 del 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 (TRLTSV). Aquesta modificació de l'article 76 introdueix la tipificació com a infracció greu següent: *"z.3) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones."* En conseqüència, en virtut del principi de legalitat en matèria sancionadora (article 25 CE i l'article 25 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, i l'article 139 de la LBRL), la norma de rang legal que dona cobertura al règim sancionador d'aquesta ordenança és el citat TRLTSV, i més concretament els seus articles 76.z.3 i 80.1 i 81.

L'ordenança té la finalitat de 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 combatre el canvi climàtic.

## **E. RELACIÓ MOTIVADA DE LES PERSONES I LES ENTITATS INTERESSADES A LES QUALS S'HA D'ATORGAR, SI ESCAU, EL TRÀMIT D'AUDIÈNCIA**

Per tal de tirar endavant aquest Projecte normatiu s'ha establert la necessitat de realitzar un procés participatiu i també un procés de consulta pública prèvia. A continuació se'n fa un resum de l'estructura, contingut i resultats obtinguts d'ambdós:

### **E.1. Procés participatiu de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona**

El procés participatiu de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, previ a l'elaboració de l'avantprojecte, es realitza a l'empara de les normes Reguladores de la Participació Ciutadana, aprovades el 22 de novembre de 2002, i publicades en el BOPB núm. 298, de 13 de desembre de 2002, que en els seus articles 22 a 25 regulen els processos de participació que es duen a terme a la ciutat de Barcelona.



Aquest procés també es porta a terme d'acord amb la resolució de l'Alcaldia, de 15 de novembre de 2021, mitjançant la qual es delega en els regidors/es de govern, gerents sectorials i gerents de districte la competència per aprovar i convocar processos participatius a l'empara d'allò establert a l'article 30 de la Carta municipal de Barcelona.

El procés participatiu s'observa vinculat, de manera anticipada, amb la tramitació i aprovació de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de la ciutat de Barcelona. En el disseny i dinamització del procés s'ha vetllat per incorporar aquelles persones, entitats, organitzacions o col·lectius que garanteixin la pluralitat, la diversitat i la representativitat de la ciutadania i el teixit veïnal, social i econòmic en la reflexió i els debats del procés participatiu.

Així doncs, per informar de la nova Zona de Baixes Emissions, recollir les opinions de la ciutadania i incorporar-les a la redacció de la nova ordenança, l'Ajuntament ha promogut un procés participatiu amb diverses sessions de debat obertes al conjunt de la ciutadania i també als diferents sectors econòmics.

A continuació es fa una síntesi del procés de participació desenvolupat, realitzat de forma presencial i digital de manera paral·lela, i que ha procurat generar espais tant pels col·lectius i les entitats més vinculades a la temàtica que es tractava, com pel conjunt del veïnat de la ciutat.

L'esquema del procés participatiu ha estat el següent:

#### 1. Informació i inici del procés participatiu:

La fase d'informació i presentació del procés participatiu ha comprès les accions següents:

a) Constitució de la Comissió de Seguiment del procés participatiu, formada per representants de les entitats, actors o agents econòmics i socials vinculats a les polítiques de la qualitat de l'aire.

07/06/2022 - SESSIÓ CONSTITUTIVA DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT – 9 assistents

b) Posada en funcionament de la pàgina del procés a la plataforma decidim.barcelona, creada per comunicar el procés i des d'on s'ha pogut fer el seguiment i accedir a la documentació prèvia i els informes de les sessions, consultar i fer comentaris a les propostes sorgides a les sessions, i respondre una enquesta sobre la ZBE i la seva aplicació.

*<https://www.decidim.barcelona/processes/zonabaixesemissions>*

#### 2. Contrast i debat:

A la fase de debat ciutadà s'han celebrat diverses sessions i accions participatives:

a) Obertes a la ciutadania en general:

14/06/2022 - SESSIÓ DE DEBAT AMB ENTITATS SECTORIALS – 38 assistents



29/06/2022 - SESSIÓ DE DEBAT PRESENCIAL – 18 assistents

06/07/2022 - SESSIÓ DE DEBAT VIRTUAL – 18 assistents

Les sessions de debat presencials s'han estructurat de la següent manera: una primera part en format plenari, amb una primera presentació dels continguts a nivell tècnic, i una segona part de treball en grups on les persones participants poden resoldre dubtes i realitzar les seves propostes. El contingut de cada una de les sessions s'ha recollit en un document en forma d'acta que s'ha enviat tant als equips tècnics com a les persones participants de les sessions.

En aquestes sessions de debat hi han participat representants de les següents entitats: Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV), Gremi del Motor, Grup d'interès per la Sostenibilitat Urbana, Grupo Moventia, Associació de Guies de Catalunya (AGUICAT), Port de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Col·legi d'Enginyers de Catalunya, AVV de l'Esquerra de l'Eixample, PIMEC, RACC, ASTAC, Eixample Respira, CSIC, Gremi de Transport i la Maquinària de la Construcció de Catalunya, Col·legi d'Enginyeria Tècnica d'Obres Públiques i d'Enginyeria Civil de Catalunya, Col·legi d'agents comercials, Federació d'Associacions Veïnals de Catalunya (FAVB), Escoles més sostenibles, Gremi de tallers de reparació d'automòbils, Sindicatura de Greuges de Barcelona, Càritas, Agència de Salut Pública de Barcelona, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, ADISCAT, Associació de Famílies Nombroses de Catalunya (FANOC), Sindicat del Taxi de Catalunya, Societat Catalana d'Educació Ambiental, Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP), Ecologistes en Acció, Clàssics Barcelona Ciutat, Federació Catalana de Vehicles Històrics, Coordinadora d'Usuaris de la Sanitat (CUS).

b) En el marc d'alguns òrgans de participació ja existents com el Consell per la Sostenibilitat, el Pacte per la Mobilitat, el Consell Municipal de Benestar Social i la Taula contra la contaminació de l'aire.

c) Una enquesta ciutadana, disponible del 21 de juny al 22 de juliol de 2022 al portal web [decidim.barcelona](https://decidim.barcelona). En total s'han recollit un total de 6.172 enquestes.

### 3. Retorn i seguiment:

Durant aquesta fase es validen les conclusions del procés participatiu en el marc de la Comissió de Seguiment, i es comunicaran a totes les persones i organitzacions participants, realitzant una última sessió de tancament i retorn a la Comissió de Seguiment on es presenten els resultats de les sessions de debat desenvolupades a la fase 2.

S'adjunta, com a ANNEX 9, *l'Informe del procés participatiu de la Zona de Baixes Emissions*, elaborat pel Departament de Participació de la Direcció de Comunicació i Participació de l'Ajuntament de Barcelona.



## **E.2. Consulta pública prèvia**

El procés de consulta pública prèvia consisteix en donar publicitat, a través d'una pàgina al portal de transparència de l'Ajuntament de Barcelona, de la substanciació d'una consulta sobre el procés de regulació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona.

La publicació del procés va ser el 30 de maig de 2022, i el contingut publicat va ser el que el departament d'Avaluació i Gestió Ambiental havia acordat i facilitat prèviament.

El 20 de juny de 2022, una volta transcorregut el termini per a la presentació d'aportacions, es va procedir a modificar la pàgina, eliminant-ne els enllaços a la presentació d'aportacions i fent les modificacions derivades de la finalització del termini de presentació d'aportacions.

Al finalitzar el procés es van rebre un total de tres aportacions, dues d'elles a través del perfil IRIS del Departament de Transparència i Bones Pràctiques, i la tercera per entrada telemàtica. A continuació s'enumeren les aportacions rebudes:

- 09/06/2022 – Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)
- 20/06/2022 – Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV)
- 20/06/2022 – Gremi del motor

S'adjunta com a ANNEX 10 l'*Informe del procés de Consulta Pública Prèvia*, elaborat pel Departament de Transparència de la Gerència de Recursos de l'Ajuntament de Barcelona, així com l'informe de resposta a les diferents aportacions rebudes per tots els canals disponibles, elaborat pel Departament d'Avaluació i Gestió Ambiental de l'Ajuntament de Barcelona (ANNEX 11). Les aportacions rebudes s'adjunten als ANNEXOS 12, 13 i 14, respectivament.



### III. MEMÒRIA D'AVALUACIÓ DE L'IMPACTE NORMATIU

La memòria d'avaluació de l'impacte normatiu respon als principis de bona regulació de l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP) i s'elabora de conformitat amb l'article 64 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya. Conté, de manera preceptiva, els informes d'impacte normatiu, el d'impacte pressupostari i fiscal, el d'impacte econòmic i social i el d'impacte de gènere, així com també altres informes d'impacte tècnic de la mesura.

Així mateix, respon a les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, aprovades per la Comissió de Govern mitjançant Decret de 15 d'abril de 2015 (BOPB de 14 de maig de 2015), les quals contempnen els requisits que han de complir els expedients per a l'aprovació de les ordenances i els reglaments.

#### A. ANÀLISIS D'IMPACTE PRESSUPOSTARI I FISCAL

D'acord amb les Directrius per l'elaboració de les normes municipals, aquest expedient inclou l'*Informe d'impacte pressupostari i fiscal de l'avantprojecte d'Ordenança*, emès per la Direcció de Pressupostos i Política Fiscal de l'Ajuntament de Barcelona (ANNEX 15). D'acord amb aquestes Directrius, totes les propostes normatives hauran d'anar acompanyades d'un anàlisi s'avalua la repercussió de la disposició en els recursos materials i personals, les fonts de finançament, incloent-hi les repercussions fiscals.

De conformitat amb l'anàlisi efectuat en aquest informe es poden enumerar, com a principals conclusions, les següents:

##### ***Repercussions fiscals:***

- L'adopció de la mesura no afecta per se als ingressos tributaris de l'Ajuntament, ja que no incideix en la regulació municipal d'aquestes figures.
- La tendència del padró fiscal de l'IVTM (impost sobre vehicles de tracció mecànica) evidencia que la recaptació per aquest tribut s'ha anat reduint progressivament per diversos factors, entre els quals cal destacar un canvi de comportament de les persones titulars de vehicles, que opten bé per altres modes de mobilitat (més motocicletes o vehicles de mobilitat personal), bé per objectes fiscals que tenen tarifes més reduïdes (hipotèticament induïts per decisions fiscals d'altres administracions). Per tant, no es pot atribuir la reducció en la recaptació d'aquest tribut a l'aplicació de la mesura recollida en aquest Projecte d'ordenança.
- Existeix una política fiscal ambiciosa en matèria mediambiental (la bonificació de l'impost sobre vehicles de tracció mecànica per motius de caràcter mediambiental), que beneficia a més de 51.000 vehicles i que suposa un esforç de més de 1,6 milions d'euros en 2022.



- Sense perjudici de l'anterior, l'aprovació de la proposta d'ordenança pot tenir impacte en els ingressos municipals, atès que l'aplicació de les limitacions que s'hi estableixen comporta un règim sancionador per assegurar-ne la seva efectivitat. Es pot considerar la imposició d'unes 139.000 sancions anuals (una xifra que es preveu s'anirà reduint amb un major grau de disciplina de les persones conductores), amb un impacte de recaptació sobre el pressupost anual d'ingressos d'uns 2.720.216 euros.

***Repercussió en els pressupostos municipals:***

- Pel que fa a les despeses, la pràctica totalitat de despeses d'implantació de la Zona de Baixes Emissions es van executar amb l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions aprovada al desembre de 2019, de forma que aquest nou projecte d'ordenança no suposarà despeses significatives en aquest àmbit.

***Repercussió en els recursos personals i materials municipals:***

- S'ha analitzat la incidència que pot tenir l'adopció de la mesura en diferents serveis municipals interns i/o externs, resultant que la flota es troba plenament adaptada a la normativa i fins i tot s'ha posat de manifest un pla d'inversions adreçat a aconseguir un nivell d'emissions més ambiciós.

**B. ANÀLISIS D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL**

L'objectiu d'aquest apartat és avaluar els costos i beneficis que implica el projecte normatiu a aprovació per als seus destinataris i per a la realitat social i econòmica de la ciutat.

Amb aquesta finalitat, s'ha realitzat un estudi cost benefici que permet calcular i contraposar els costos de portar a terme la mesura, s'ha realitzat un estudi d'impacte socioeconòmic per valorar l'impacte de la mesura en els diferents col·lectius afectats per aquesta (estudiant en detall l'accés al transport públic, l'accés al vehicle privat i l'impacte social i territorial, sobretot en les rendes més baixes) i s'han valorat quines mesures compensatòries es poden incorporar en el text per tal de protegir aquells col·lectius més vulnerables analitzant de forma específica l'impacte sobre el sector professional i valorant les alternatives existents pels vehicles industrials.



### **B.1. Anàlisi cost benefici**

A l'ANNEX 16 d'aquest expedient s'inclou l'Informe d'*Anàlisi Cost Benefici de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona*, emès pel Gabinet d'Estudi Econòmics. Aquest estudi té com objectiu l'avaluació de la rendibilitat social que representa la posada en marxa de la Zona de Baixes Emissions.

De conformitat amb l'anàlisi efectuada en aquest informe s'arriba a la conclusió que es tracta d'una actuació positiva, en el sentit que els beneficis ambientals que genera la implantació d'una ZBE compensen els costos de portar-la a terme. Per tant, generen un impacte net positiu sobre el benestar.

### **B.2. Efectes sobre la competència en el mercat i unitat de mercat**

Respecte la competència de mercat, dir que per al sector econòmic la seva activitat s'estima coberta per l'ampli conjunt d'autoritzacions i exempcions que conté aquest Projecte d'Ordenança. Aquestes s'atorguen als vehicles afectats per les restriccions de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona; per la qual cosa, la possibilitat de poder-se acollir a les dites autoritzacions i exempcions evita que aquests vehicles resultin pròpiament perjudicats per la norma. Conseqüentment, la competència del sector econòmic tampoc resulta perjudicada.

Pel que fa al principi d'unitat de mercat, no es pot afirmar que el Projecte d'ordenança sigui contrari a aquest principi, ni a l'article 149.1.13 de la Constitució espanyola. Val a dir que, en efecte, la Llei estatal 20/2013, de 9 de desembre, de garantia de la unitat de mercat, estableix que aquesta constitueix un principi essencial per al funcionament competitiu de l'economia espanyola. Aquest principi té el seu reflex en l'article 139 de la Constitució que expressament impedeix adoptar mesures que directament o indirecta obstaculitzin la llibertat de circulació i l'establiment de les persones i la lliure circulació de béns en tot el territori de l'Estat.

Aquesta Llei incorpora, també, les directrius de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de desembre, relativa als serveis en el mercat interior (l'anomenada Directiva de Serveis), que es transposà a l'ordenament jurídic, entre d'altres, mitjançant la Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici, tot introduint una sèrie de principis bàsics per a la lliure circulació, en especial el principi d'eficàcia nacional dels mitjans d'intervenció administrativa.

La Llei 20/2013, tal i com explica el seu preàmbul, busca establir els principis i normes bàsiques de la unitat de mercat, ara bé, ho ha de fer amb absoluta observança de les competències de les comunitats autònomes i de les entitats locals i, en qualsevol cas, respectant les excepcions que, d'acord amb els principis de proporcionalitat i necessitat, s'imposin per la normativa comunitària, estatal o autonòmica per raons de salut pública o protecció del medi ambient, com és el cas d'aquest Projecte d'ordenança (en aquest sentit, l'article 17.1.a i la disposició final segona).



En conseqüència, no es tracta d'una restricció arbitrària, sinó fonamentada legalment, adoptada en l'àmbit de les competències pròpies d'aquest Consistori i que respon a raons imperioses d'interès general, com ho són la protecció de la salut pública i el medi ambient.

### **B.3. Impacte socioeconòmic**

Per tal de valorar l'impacte de la mesura impulsada en aquesta ordenança sobre el territori, la societat i sobretot sobre els sectors de població més vulnerables, en l'ANNEX 17 s'inclou l'*Informe d'anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona*, emès per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Dins d'aquest document hi ha 2 blocs destinats a analitzar el possible impacte social i econòmic de la mesura, des de la perspectiva dels sectors de població més vulnerables. En primer lloc, s'ha estudiat en detall quins són els patrons i hàbits de mobilitat quotidiana de les persones en situació de desigualtat econòmica, analitzant també l'accés al vehicle privat en funció del nivell de renda i l'accés al transport públic a les diferent parts del territori. En un segon bloc, s'ha analitzat l'impacte socioeconòmic i territorial de la implantació de la Zona de Baixes Emissions, amb el propòsit analitzar quin és l'impacte social i territorial sobre les persones amb rendes més baixes que es desplacen a l'àmbit de la ZBE.

De conformitat amb l'anàlisi efectuada en aquest informe es pot determinar que les rendes més baixes fan un menor ús del vehicle privat, ja que en general tenen una menor mobilitat diària, un índex d'autocontenció més elevat i una menor possibilitat d'accés a un permís de conduir i al vehicle privat motoritzat. En el cas de les persones amb discapacitat, aquest fet encara s'agreuja més i s'observa com aquesta població tendeix a moure's menys i alhora a fer-ho menys amb vehicle privat i més en modes actius o bé en transport públic. És per aquest motiu que el fet de disposar d'un bon transport públic a tot l'àmbit territorial adaptat a les persones amb discapacitat promou la reducció de la bretxa social.

L'accés al transport públic dins de l'àmbit territorial de la ZBE és considerat entre bo i excel·lent en un 93% del sòl, mentre que a la resta de la província de Barcelona només un 21% del sòl disposa d'un nivell entre bo i excel·lent. Si aquesta mateixa anàlisi es realitza quantificant el nombre de persones segons el lloc on viuen (considerant només teixits residencials i mixtes) observem que, de manera semblant al que s'ha vist amb l'anàlisi segons la superfície, que el 99% de la població que resideix a la ZBE presenta nivells d'accessibilitat entre bona i excel·lent. En canvi, les persones residents a la resta del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (en endavant, SIMMB), es veu com el 40% de la població resident en aquest territori té nivells d'accessibilitat per sota el nivell considerat com a bo.

Dins de l'àmbit ZBE, una millor accessibilitat no té una relació directa amb la renda, quelcom que verifica que el transport públic pot servir com una forma de redistribuir la renda. Per exemple, entre els àmbits amb una pitjor accessibilitat al transport públic es troben persones residents en zones tant dispars com les de Pedralbes (865 persones d'alta renda i una accessibilitat al transport públic entre millorable i



acceptable) i Torre Baró (424 persones de baixa renda i una accessibilitat al transport públic entre molt deficient i insuficient.

Fora de l'àmbit ZBE es detecten certes zones qualificades com d'activitat econòmica (bàsicament polígons industrials) que presenten una pitjor accessibilitat de transport públic, com per exemple la Zona Franca de Barcelona. Aquest fet s'ha tingut en compte a l'hora de determinar l'àmbit territorial de la mesura.

Respecte la distribució del cens de vehicles, s'ha observat que els barris de Barcelona amb rendes més baixes concentren més percentatge de vehicles censats sense distintiu ambiental. No obstant, no es pot afirmar que hi hagi hagut un perjudici cap a la població amb rendes més baixes perquè a la ciutat de Barcelona l'accessibilitat al transport públic és bona en tot el municipi. Per tant, els habitants dels barris amb rendes més baixes poden fàcilment fer un canvi modal de transport, passant del privat al públic.

Una vegada analitzada l'informació de context, s'ha avaluat en detall la incidència de la ZBE de Barcelona, realitzant una estimació de la quantitat d'usuaris als quals afectarà la mesura. Si es realitza una comparació entre el parc censat el 2019 i el 2021 a la ciutat de Barcelona, es pot observar com el percentatge de vehicles sense distintiu ha disminuït de forma significativa. Així mateix, una volta valorades les dades del parc circulant també s'observa com el percentatge de vehicles sense distintiu que circula dins de l'àmbit de la ZBE de Barcelona és molt reduït segons les dades de les càmeres de control de la Zona de Baixes Emissions<sup>2</sup>. Tot i així, aquestes dades es veuen influenciades per les mesures de restricció de circulació als vehicles sense etiqueta implantades el gener del 2020.

Segons els resultats de l'EMEF (Enquesta de mobilitat en dia feiner) del 2021, els resultats mostren que al conjunt del SIMMB la majoria de persones declaren no haver estat afectades per les restriccions de circulació als vehicles sense etiqueta (entre el 84 i el 86%). De les persones residents a la ZBE que declaren estar afectades per les restriccions (14%), la meitat considera que l'afectació és diària i l'altra meitat que és una afectació esporàdica. En canvi, la incidència a les persones que viuen fora de la ZBE és més esporàdica (11%) que diària (4%). Per tant, únicament un 5% de les persones enquestades declaren patir un perjudici diari de la mesura.

De forma complementària, a les persones afectades se'ls hi va preguntar com havien posat solució a les restriccions implantades el 2020. La solució majoritària va ser adquirir un nou vehicle amb etiqueta ambiental (28% - 29%), tot i que en una proporció similar les persones afectades van fer un traspàs modal cap al transport públic (21-25%).

Per altra banda, si es fa una estimació de quina proporció dels desplaçaments realitzats amb vehicle privat a l'àmbit de la ZBE es poden produir en un mode de transport més sostenible i, alhora, amb un temps raonable, és a dir, sense suposar un increment considerable del temps de desplaçament, es pot determinar que en els desplaçaments interns, dins de l'àmbit de la Zona de Baixes Emissions, gairebé 9

---

<sup>2</sup> [https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/20220314\\_zbe\\_informe\\_ajbcn.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/20220314_zbe_informe_ajbcn.pdf)



de cada 10 desplaçaments es poden dur a terme en un mode de transport més sostenible: concretament, el 45% es poden fer amb un temps similar tant en bicicleta com en transport públic, el 41% es poden dur a terme en un temps acceptable en bicicleta i únicament un 1% es poden fer en transport públic i no en bicicleta. En canvi, si analitzem els desplaçaments de connexió, la capacitat de canvi modal es redueix en 3 de cada 10 desplaçaments.

Per tant, tot i que no es pot conèixer el nombre exacte de persones afectades per la mesura, sí que es pot determinar que el nivell d'afectació d'aquesta nova ordenança serà baix, ja que entre el 2019 i el 2021 hi ha hagut una renovació significativa del parc censat de vehicles sense etiqueta en l'àmbit de Barcelona. Així mateix, un gran percentatge de les persones que van patir les restriccions de circulació als vehicles sense etiqueta el 2020 ja han pres mesures per evitar les restriccions, com canviar el vehicle o fer el traspàs modal cap al transport públic. Cal destacar que 9 de cada 10 desplaçaments que es realitza dins de l'àmbit de la ZBE de Barcelona es pot fer amb un temps similar tant en bicicleta, com en transport públic.

Adicionalment, també es pot determinar que les dades de mobilitat quotidiana a la ZBE mostren que les rendes més baixes no estan particularment més afectades per les restriccions de circulació. Conseqüentment, les persones que pateixen més la contaminació, normalment, no són les que els seus vehicles més contaminen; per tant, un model de mobilitat més neta en vehicle privat, i una mobilitat més sostenible i saludable beneficia a tota la població i també a les persones amb menys recursos que són menys usuàries del vehicle privat.

Respecte l'afectació segons el lloc de residència, en l'*Informe d'anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona*, emès per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) (ANNEX 17), s'observa com la majoria de desplaçaments que s'efectuen en l'àmbit de la ZBE en un dia feiner, en qualsevol mode de transport, es fan per persones que viuen en aquest àmbit. Això suposa que en termes absoluts de població potencialment afectada, la ZBE impacta més clarament en les persones residents. No obstant això, atès que la majoria de la mobilitat interna a la ZBE es resol en modes sostenibles, la població en la qual repercuteix realment les mesures correspon a aquelles persones que es desplacen en vehicle privat i, per tant, el percentatge de població afectada descendeix significativament en el col·lectiu de residents. Contràriament, els no residents es desplacen més en vehicle privat i, per tant, tot i representar menys desplaçaments, la seva afectació relativa és major. Si d'aquesta mobilitat en vehicle privat a la ZBE s'introdueix el distintiu ambiental, es constata un fenomen semblant. El total de desplaçaments realitzats en un vehicle sense distintiu ambiental el 2019 era del 8,4% i, segons l'àmbit residencial, s'observa com en termes relatius afecta menys als residents (7,2%) i una mica més als no residents (10,1%). En aquest cas, en termes absoluts es minimitza la diferència (70.587 enfront de 66.298).

Finalment, si es mira l'afectació horària, pràcticament no hi ha diferències en termes absoluts. En termes relatius continua afectant més als no residents (9,6 enfront de 6,7%).





DESPLAÇAMENTS SEGONS ÀMBIT DE RESIDÈNCIA			
	ZBE Rondes	Resta SIMMB	Total SIMMB
Mobilitat total	6.431.911	1.589.190	8.021.101
Mobilitat a la ZBE en vehicle privat	1.135.749	686.276	1.822.024
Mobilitat a la ZBE en vehicle privat (% respecte al total)	17,7%	43,2%	22,7%
Mobilitat a la ZBE en vehicle privat*	979.191	656.437	1.635.628
Mobilitat a la ZBE en vehicle privat sense distintiu	70.587	66.289	136.876
Mobilitat a la ZBE en vehicle privat sense distintiu (% respecte a la mobilitat en vehicle privat)	7,2%	10,1%	8,4%
Mobilitat a la ZBE en vehicle privat amb afectació horària	759.793	522.306	1.282.098
Mobilitat en vehicle ZBE sense distintiu amb afectació horària	50.951	50.369	101.320
Mobilitat a la ZBE en vehicle sense distintiu amb afectació horària (% respecte a la mobilitat afectada)	6,7%	9,6%	7,9%

(\*) Vehicle privat amb informació sobre el distintiu ambiental

Taula 1. Mobilitat en vehicle privat segons àmbit de residència i afectació de les restriccions de la ZBE-Rondes. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2019 (ATM).

Respecte la incidència sobre el col·lectiu de professionals, la principal font d'informació de les pautes de mobilitat quotidianes en dia laboral a la província de Barcelona, i més concretament a la ZBE, no permet conèixer en detall els possibles impactes sobre la mobilitat professional de les restriccions establertes per la ZBE, però sí que constata com la població "professional de la mobilitat" representa l'1,5% de la població estudiada per l'EMEF. Tot i que aquesta població representa una part molt petita de la població que viu al SIMMB, sí que s'ha tingut en compte el col·lectiu a l'hora d'adoptar mesures complementàries que en minimitzin l'afectació.

#### **B.4. Mesures compensatòries i d'adaptació a les restriccions**

Per tal que les restriccions definides en aquesta proposta normativa no impossibilitin la mobilitat de les persones, s'ha estudiat en detall quines mesures s'estan efectuant per fomentar el transport públic i altres mètodes de mobilitat sostenible, de quines mesures es disposa per adaptar el parc vehicular i, finalment, s'ha valorat quines mesures es poden incorporar o mantenir en el text normatiu per tal que es segueixi complint la finalitat de la norma però minimitzant l'impacte sobre la mobilitat dels diferents col·lectius afectats, sobretot d'aquells més vulnerables.

##### ***Mesures per fomentar l'ús del transport públic i de mètodes de mobilitat sostenible***

La implantació d'una mesura de restricció de la circulació de vehicles com és una Zona de Baixes Emissions ha d'anar acompanyada de mesures per fomentar l'ús del transport públic i els mètodes de mobilitat sostenible. En l'*informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat sobre la Zona de Baixes Emissions de Barcelona* (ANNEX 18) s'exposa com la ciutat de Barcelona ja està adaptant el seu espai urbà per garantir un repartiment d'espai per als diferents modes de transport més equitatiu, obrint espais de circulació per a les bicicletes, millorant la xarxa de bus i donant prioritat a les persones que es desplacen a peu, amb l'ampliació de voreres i carrers pacífics que ofereixin confort i seguretat. Conseqüentment, tant la Zona de Baixes Emissions com el pla de mobilitat urbana municipals estan alineats en fomentar



l'ús de modes de transport alternatiu al vehicles privat, avançant cap a una mobilitat més segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent.

En l'estudi d'impacte socioeconòmic també s'ha pogut observar com les persones afectades residents dins de la Zona de Baixes Emissions tenen alternatives viables de circulació amb transport públic o altres mètodes de mobilitat sostenible en els desplaçaments interns. En canvi, el potencial de traspàs modal dels desplaçaments amb vehicle privat en els trajectes de connexió, la capacitat de canvi es redueix en 3 de cada 10 desplaçaments. És per aquest motiu que es requereixen mesures supra-municipals que vagin més enllà de la ciutat de Barcelona. En el capítol 4 de *l'Informe d'anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona*, emès per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) (ANNEX 17) s'analitza quines mesures s'han posat en funcionament per facilitar el traspàs modal a nivell estatal, autonòmic i de l'àrea metropolitana de Barcelona.

### ***Autoritzacions i exempcions***

En el capítol 4 de *l'Informe d'anàlisi de l'impacte socioeconòmic i territorial de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona*, emès per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) recollit a l'ANNEX 17 i en *l'Informe tècnic justificatiu d'autoritzacions i exempcions per a l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona*, emès per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (ANNEX 19), s'ha analitzat si les autoritzacions i exempcions existents en l'anterior text normatiu eren suficients per donar cobertura a les diferents casuístiques plantejades.

Per reforçar el nou text normatiu a l'hora de donar cobertura aquells sectors de població més vulnerables, s'han afegit algunes autoritzacions temporals, en concret, per donar suport a les persones amb menys recursos i a aquells professionals amb edat propera a la jubilació que utilitzen el vehicle per treballar.

En qualsevol cas, cal tenir en compte que les autoritzacions i exempcions establertes a la proposta de text normatiu suposen un impacte ambiental menor, en termes de reducció d'emissions contaminants, i no posen en risc el compliment dels objectius de la ZBE, no obstant, tenen un impacte social molt elevat en permetre reduir les afectacions que les restriccions a la Zona de Baixes Emissions puguin provocar en certs col·lectius de població més vulnerables.

Tot seguit es detalla el conjunt d'autoritzacions i exempcions que afecten a certes tipologies de vehicles que es trobarien afectades per la mesura, que no disposen d'alternativa a l'ús del vehicles privat, i que per certes condicions d'ús o per requeriments específics de les seves persones titulars estan exemptes o poden gaudir d'un permís temporal.



Exempcions:

S'entén per exempció a l'alliberament d'haver de complir els requeriments tècnics d'accés a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona que es concedeix a certes tipologies de vehicles per raó de la seves pròpies característiques o ús.

*a) Vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR).*

La Llei d'Accessibilitat de Catalunya regula a l'article 3, lletra i) que les persones amb mobilitat reduïda són aquelles persones que tenen limitada la capacitat de desplaçar-se o d'interaccionar amb l'entorn amb seguretat i autonomia per raó d'una determinada discapacitat física, sensorial o intel·lectual.

Amb finalitat de garantir l'exercici del dret a la mobilitat de totes les persones amb discapacitat i mobilitat reduïda, bé sigui per causa física, sensorial o intel·lectual; es considera adequat exempcionar els vehicles dedicats al transport d'aquest col·lectiu.

*b) Vehicles de serveis, que presten serveis d'emergència i essencials.*

A l'efecte del *Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions*, es consideren serveis d'emergència i essencials els serveis mèdics, els serveis funeraris, protecció civil, bombers, policia, cossos i forces de seguretat de l'Estat i qualsevol altre servei que s'incorpori a aquesta categoria en les ordenances municipals o per resolució de la Vicepresidència de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB a proposta de la Comissió Tècnica.

Els serveis d'emergència i essencials requereixen un tractament especial propi pel conjunt de raons següents:

- Presten uns serveis indispensables per a la ciutadania mitjançant una flota de vehicles singulars amb característiques molt concretes la renovació dels quals és complexa.
- En múltiples casos, els serveis no són competència dels municipis i per tant, no recau en aquests la potestat de vetllar per a que la flota compleixi els requisits per a poder circular per les zones de baixes emissions.
- En exercici de les seves funcions, els vehicles necessiten poder-se desplaçar per tot el territori sense restriccions.

Els vehicles d'emergència i essencials, en relació amb la seva imperativa necessitat de circular, tenen una consideració especial, no només en el si de les normes de circulació, sinó també en diferents supòsits de restricció de les circulacions. Així doncs, no només estan exempts de les



restriccions en altres ZBE d'altres ciutats sinó també en els casos de zones pacificades (illes de vianants, carrers amb circulació restringida, zones exclusives per a veïns i/o residents, etc.).

És per aquests motius que les persones titulars dels vehicles de serveis d'emergència i essencials estan exempts del sistema d'autoritzacions i, per tant, no cal que obtinguin cap autorització per accedir a les ZBE.

Per tot l'exposat, l'exempció a aquest tipus de vehicles es considera necessària. A més a més, té un caràcter proporcional i permet a les administracions afectades adaptar la flota de forma progressiva.

*c) Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic.*

La vulnerabilitat i càrrega afegida de les persones amb problemes de salut i de les persones que en tenen cura i les acompanyen en el seus desplaçaments, també cal tenir-se en compte a l'hora de regular l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona.

En aquest sentit, en l'ANNEX 20, s'aporta l'*Informe justificatiu de l'establiment d'exempcions i autoritzacions per motius sanitaris en la ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona*, emès per la Direcció de Serveis de Salut de l'Ajuntament de Barcelona.

En aquest informe es fonamenta, doncs, la introducció d'aquesta exempció ja que determinades malalties neurodegeneratives, trastorns mentals i/o de conducta, síndromes de sensibilització central, malalties en tractament immunosupressor, depenent de la seva gravetat o intensitat poden impedir realitzar desplaçaments en transport públic o fer que sigui desaconsellable des d'un punt de vista mèdic o extremadament difícil per la persona i/o els seus acompanyants.

Amb la introducció d'aquesta exempció al text normatiu es minimitzen les dificultats que aquesta mesura pot generar a la ciutadania i especialment a determinats col·lectius amb més vulnerabilitats.

*d) Vehicles que disposen de matrícula estrangera que compleixen els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a la ZBE i no estiguin identificats a la base de dades de la Direcció General de Trànsit.*

El control d'accés a la ZBE es basa en un control automàtic dels vehicles que compleixen els requisits tecnològics i d'emissions mitjançant càmeres i el sistema de distintius ambientals de la DGT.

El distintiu ambiental és una manera de classificar els vehicles en funció de la seva eficiència energètica, tenint-ne en compte l'impacte mediambiental.



El sistema de distintius ambientals de la DGT té una base de dades de la flota de vehicles matriculats a Espanya i les seves característiques però, a dia d'avui, no hi consta informació sobre l'eficiència energètica dels vehicles amb matrícula estrangera.

Conseqüentment, tot i que el sistema tecnològic pot captar les matrícules estrangeres, no es disposa d'informació sobre la tecnologia ni el nivell d'emissions dels vehicles estrangers.

Amb l'objectiu d'igualar les condicions d'accés i circulació dels vehicles estrangers als vehicles dels veïns i ciutadans, es considera necessari el registre previ de tots els vehicles amb matrícula estrangera que vulguin accedir a la ZBE.

Aquesta exempció es considera necessària ja que ofereix igualtat entre vehicles nacionals i estrangers en l'accés i circulació per la ZBE.

#### Autoritzacions:

S'entén per autorització aquell permís temporal que es concedeix als vehicles que no compleixen amb els requeriments tècnics d'accés a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona.

S'incorporen al text de l'ordenança les següents autoritzacions:

*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 inclou 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.*

*El nombre màxim anual d'autoritzacions diàries que poden gaudir els vehicles previstos a aquest apartat és de 24.*

Aquest tipus d'autoritzacions estan pensades per aquells vehicles contaminants, inclosos els clàssics i històrics, que accedeixin de forma ocasional a la ZBE. Amb el registre de vehicles estrangers s'ofereix igualtat entre vehicles nacionals i estrangers en l'accés i circulació per la ZBE.

Per tal de valorar el nombre de sol·licituds puntuals necessàries, s'ha fet un estudi del nombre d'autoritzacions diàries sol·licitades des de l'inici d'implantació de la mesura el gener del 2020 fins el juny del 2022. Durant aquest període, més del 90% dels vehicles que no compleixen els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE registrats tramiten entre 0 i 5 sol·licituds d'autoritzacions diàries a l'any. De mitjana cada vehicle que no compleix els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE registrat ha tramitat menys de 1,5 autoritzacions diàries, i només



un 1,6% dels vehicles ha arribat a sol·licitar 10 autoritzacions/any. Respecte els vehicles estrangers, de mitjana, cada vehicle estranger tramita 2,2 autoritzacions diàries.

En el marc del procés participatiu sobre l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, dins del període comprès entre el 21 de juny i el 22 de juliol de 2022 va romandre publicada una enquesta a la plataforma de participació digital **decidim.barcelona**. Els resultats obtinguts en aquesta enquesta mostren que un alt percentatge de les respostes considerava que el nombre de 10 dies d'autorització diària anual que es proposava inicialment era insuficient, pel que s'ha considerat oportú augmentar el nombre d'autoritzacions diàries anuals a 24, considerant com a ús esporàdic la necessitat d'accés amb vehicle privat a la Zona de Baixes Emissions cada 15 dies, aproximadament. D'aquesta manera es permet seguir utilitzant el vehicle afectat a aquelles persones que en fan un ús esporàdic que no compensa el cost de renovació del mateix, i d'altra banda no es posen en risc els resultats esperats per la mesura.

Per tant, es considera que la mesura és proporcional, racional i que permet una adaptació progressiva de la ciutadania a les restriccions de la ZBE.

*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 de l'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.*

Tal i com va quedar recollit en els processos participatius de les diferents ordenances municipals de ZBE i del propi Registre metropolità, l'activitat social i econòmica de la ciutat requereix de tenir en compte certes necessitats puntuals i/o particulars que queden recollides sota la denominació de servei o activitat singular, amb especial atenció a les d'aquells vehicles que per la seva naturalesa són d'una enginyeria més complexa que els fa singulars i que tenen processos de fabricació llargs i en dificulten la reposició.

En aquest sentit, 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 que apareixen a l'annex 4 del

projecte d'Ordenança de la ZBE de Barcelona, d'acord amb el Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.

Es tracta de vehicles que resulten singulars pel que fa al seu ús, especificitat de constitució i nombre d'unitats censades, i que no queden coberts per cap altre tipologia d'autorització.

D'altra banda, el projecte d'Ordenança també preveu atorgar autoritzacions específiques d'accés a la ZBE a aquells vehicles que hagin de prestar serveis en activitats singulars, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica. Es remarca el fet que totes aquestes activitats han de ser de curta durada.

D'entre aquestes activitats s'hi poden encabir les fires, circs i altres espectacles itinerants, concentracions de vehicles clàssics i històrics, exposicions, filmacions a la via pública, mudances, entre altres.

Respecte l'autorització per vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica, es considera que determinats tractaments crònics (com l'hemodiàlisi) i aguts (com la quimioteràpia i radioteràpia o la rehabilitació) poden requerir desplaçaments molt freqüents, un o més cops per setmana, a centres sanitaris, i es tractaria també en termes generals de persones que per la seva patologia aguda o crònica i/o el tractament que afecta el seu estat general i immunitari, no poden utilitzar el transport públic. (ANNEX 20)

En relació amb les autoritzacions a vehicles registrats al llibre taller electrònic de la Direcció General de Trànsit, amb els quals els tallers autoritzats duguin a terme les preceptives proves de circulació o proves dinàmiques, aquestes han de garantir el dret dels tallers de manteniment i reparació de vehicles ubicats dins de la ZBE de Barcelona a poder seguir prestant serveis a tots els vehicles, inclosos aquells contaminants. D'aquesta manera s'evita l'aparició de qualsevol barrera a l'activitat, tot i considerant que l'existència de la Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica extindrà la implementació de zones de baixes emissions a molts altres municipis de l'entorn de la ciutat de Barcelona.

Per tots aquests motius l'Ajuntament de Barcelona ha considerat necessari incorporar aquestes tipologies de vehicles i serveis singulars dins de les autoritzacions d'accés a la ZBE.

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

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

- Que el vehicle constitueix un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.*
- 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 o en assolir l'edat legal de jubilació.*

*(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>Unitat de convivència</i>	<i>IPREM</i>
<i>1 persona</i>	<i>2</i>
<i>2 persones</i>	<i>2,5</i>
<i>3 persones</i>	<i>2,9</i>
<i>4 o més persones</i>	<i>3,3</i>

*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.*

*(iii) Els vehicles les persones titulars dels quals compleixin les condicions establertes en el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona i que acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés equivalents als distintius ambientals.*

Dins d'aquest bloc d'autoritzacions s'incorporen tres noves autoritzacions per tal de reforçar la cobertura de les necessitats dels col·lectius de població més vulnerables i també al conjunt del sector professional. Aquestes noves autoritzacions permeten aconseguir que el nou projecte d'Ordenança resulti el més proporcional i racional possible i s'eviti, en la mesura del possible l'aparició de conseqüències col·laterals negatives que són, en gran part, intrínseques a aquesta tipologia de mesures de restricció del trànsit per motius mediambientals i comunes a totes les ciutats europees que han anat implementant zones de baixes emissions.

En primer lloc, i per tal de minimitzar l'afectació sobre determinats col·lectius professionals, s'ha considerat oportú incorporar en el text normatiu una autorització per aquells vehicles que resultin un instrument necessari per a l'activitat laboral i que les persones titulars dels quals es trobin en edat propera a la jubilació. D'aquesta manera, aquelles persones que per edat no puguin arribar a amortitzar la inversió que suposa l'adquisició d'un nou vehicle, podran disposar d'una autorització de caire temporal i renovable anualment.

La sol·licitud de la citada autorització es pot renovar anualment, un màxim de cinc vegades, atenent al període mínim d'amortització dels vehicles afectats i també al període necessari de seguiment d'una mesura com la ZBE de Barcelona.



Referent a l'autorització per rendes baixes, punt (ii) del present apartat, i segons es constata als informes annexos en aquest expedient, es pot afirmar que les persones que viuen en territoris de rendes més baixes presenten menys mobilitat diària i fan menys desplaçaments en vehicle privat.

Tot i així, de forma general, la taxa d'autocontenció i la distància mitjana dels desplaçaments també es veu influïda per la renda de les famílies. Destaca el comportament diferencial que presenta la ciutat de Barcelona on, paradoxalment, a menor renda, menor autocontenció i major distància de desplaçament i, en canvi, per rendes altes es fan desplaçaments de més proximitat (menor distància amb major autocontenció).

De fet, aquesta circumstància lliga plenament amb el paper que hi juga la segregació residencial. On les persones de més renda tenen major capacitat per escollir lloc de residència, aquest fet comporta que àmbits amb molta diversitat d'usos i més centrals tinguin un preu del sòl més elevat de tal manera que els seus residents tendeixen a ser de classes més benestants. En canvi, els grups més desfavorits tendeixen a veure's relegats a aquelles parts de les àrees urbanes on els costos del sòl són menors, amb més dèficits urbans, menor dotació de serveis, pitjor qualitat d'habitatge, i pitjor qualitat urbana, és a dir on les oportunitats i serveis que s'ofereixen són més escassos.

Malgrat que l'accessibilitat al transport públic és bona en tota la ciutat, és important destacar, que en els barris amb un percentatge de turismes sense distintiu ambiental més alt de la ciutat l'any 2021, són també els que presenten rendes més baixes i una accessibilitat al transport públic inferior a la mitjana de la ciutat.

Per tant, es considera que és necessari incorporar una autorització per les persones amb circumstàncies econòmiques especials de vulnerabilitat, que no disposin d'alternativa de transport amb transport públic i que tinguin la necessitat de desplaçar-se amb vehicle privat per la ZBE.

Finalment, davant de la problemàtica de la falta de subministres en la compra de vehicles nous, sobretot per vehicles professionals, per problemes d'abastiment de components a nivell global i també per la durada de certs processos de fabricació, es considera adient incorporar una autorització d'accés de duració determinada per aquelles persones que hagin comprat un vehicle de motor nou que compleixi amb els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a la ZBE, d'acord amb les condicions establertes en el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions de l'àrea metropolitana de Barcelona.

La situació del mercat post-pandèmia justifica plenament la inclusió d'aquesta tipologia d'autorització. L'allargament dels processos de fabricació ha provocat problemes en el



reemplaçament dels vehicles més contaminants. A aquest fet hi va contribuir l'aturada de la producció durant la pandèmia del COVID-19, la desequilibrada recuperació del mercat, juntament amb la forta dependència del mercat amb els centres de producció deslocalitzats a diferents llocs dels continent asiàtic, entre altres motius, ha provocat demores en els terminis de fabricació de vehicles.

Per aquest motiu, s'ha inclòs en el projecte d'Ordenança una autorització per aquelles persones que hagin fet l'esforç d'adquirir un nou vehicle i que l'adquisició del qual s'ha vist afectada per la situació de descrita anteriorment.

Aquesta autorització recull que els titulars de vehicles de les categories N2, N3 i M3 que acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE podran disposar d'una autorització per un període determinat, sempre que estiguin degudament inscrits en el Registre metropolità.

Per tot l'exposat, es considera necessària aquesta autorització.

### ***Mesures d'adaptació del parc de vehicles***

Ja per últim, també s'ha contemplat que hi ha certes tipologies de vehicles que es trobarien afectades per la mesura, que no disposen d'alternativa a l'ús del vehicle privat, i que la seva casuística no es veu tampoc recollida dins del conjunt d'autoritzacions i exempcions exposades en el punt anterior.

En aquest cas, les diferents administracions han posat a disposició de les persones diferents ajuts econòmics per tal d'aconseguir la neutralitat d'emissions les quals faciliten l'adaptació del parc vehicular a les restriccions derivades de la implementació de la ZBE.

En el cas de vehicles professionals, s'aporta l'estudi *Anàlisi d'alternatives per a vehicles professionals afectats per la ZBE de Barcelona* emès pel RACC (ANNEX 21) on s'estudia la possibilitat d'aplicar sistemes de retrofit als vehicles i es fa un recull de vehicles de propulsió alternativa als vehicles de propulsió convencional.

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.

Per altra banda, en base a l'anàlisi de l'oferta disponible de camions i autocars propulsats per combustibles alternatius, es pot concloure que existeixen alternatives als vehicles convencionals per a cada necessitat i tipus d'ús.

En l'estudi d'impacte socioeconòmic s'han valorat les diferents ajudes econòmiques d'adaptació del parc destacant-ne aquells destinades als vehicles professionals com poden ser les subvencions per a la compra d'un vehicle de baixes emissions dedicat al transport i a la distribució urbana de mercaderies, impulsada per l'AMB.

### **C. IMPACTE NORMATIU**

En relació amb la incidència de les mesures proposades per la disposició en termes d'opcions de regulació, s'ha optat per utilitzar la forma d'ordenança, per dos motius. D'una banda, per l'afectació del projecte normatiu a la ciutadania en general. D'altra, perquè aquest és l'instrument previst per les disposicions normatives vigents superiors en rang, tant de caràcter general com sectorial, a les que l'Ajuntament es troba vinculat, en matèria de medi ambient, salut pública i ordenació i regulació del trànsit; específicament, en l'exercici de la potestat per restringir el trànsit per motius qualitat ambiental i canvi climàtic.

Quant a la simplificació administrativa, i a la valoració del possible establiment de noves de càrregues administratives, val a dir que el projecte normatiu no regula cap procediment administratiu propi. Els procediments als que el projecte d'Ordenança fa referència són els continguts en el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, norma, doncs, a la que caldrà remetre's. En el procés d'elaboració d'aquest Reglament, als efectes, es manifestà que "la proposta de modificació limita qualsevol càrrega administrativa innecessària o accessòria". D'aquesta manera, pot afirmar-se que el projecte d'Ordenança no incorpora noves càrregues administratives per a la ciutadania. Ara bé, pel que fa a l'Administració, cal dir que aquesta només veu augmentada la seva càrrega administrativa en relació amb les sol·licituds de les autoritzacions per a vehicles singulars que, tot i que es presenten a l'AMB, el Departament d'Avaluació i Gestió Ambiental de la Gerència d'Ecologia Urbana en fa la validació.

Finalment, pel que fa a l'impacte sobre les disposicions afectades pel projecte normatiu, aquest únicament deroga directament i de manera expressa la disposició següent, a la qual substitueix:

- 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 dia 20 de desembre de 2019 (BOPB 31-12-2019).



En referència a l'impacte del projecte normatiu sobre d'altres disposicions de caràcter general municipal, es tracta d'una afectació de desenvolupament o especificitat. És a dir, el projecte normatiu no contradiu les disposicions vigents, no obstant, en el cas que aquest sigui finalment aprovat, desenvoluparà parcialment o ampliarà les següents disposicions, atès que en concretarà l'actuació administrativa:

- L'Ordenança del medi ambient de Barcelona, de 25 de febrer de 2011 (Títol 2).
- L'Ordenança de vianants i de vehicles de Barcelona, de 27 de novembre de 1998 (en concret, article 1).

Pel que fa a l'Ordenança de medi ambient de Barcelona, l'afectació activa recau en el Capítol 8 del Títol 2, relatiu als vehicles amb motor de combustió interna. D'aquesta manera, en concret, els articles 28-1, 28-2 i 28-3, atès que no se n'ocupen dels gasos emesos sinó també dels fums, no resten derogats amb l'aprovació de la norma que ens ocupa. Tanmateix, aquestes disposicions, pel que fa als gasos, s'han d'adequar a les prescripcions de nou text d'ordenança i, en qualsevol cas, interpretar-se segons el dictat d'aquest.

En referència a l'Ordenança de vianants i de vehicles de Barcelona, el seu article 1.3 estableix:

*“Quan les circumstàncies ho requereixin, s’adoptaran mesures especials de regulació i ordenació del trànsit, amb la prohibició o restricció de la circulació de vehicles, la canalització de les entrades i sortides de la ciutat per determinades vies, o la reordenació de l’estacionament, fent compatible la seva equitativa distribució entre tots els usuaris.”*

Cal entendre que el projecte de disposició general que ens ocupa desenvolupa aquest precepte per al cas concret de la Zona de Baixes Emissions, sense entrar en contradicció amb la resta dels seus preceptes.

No es preveu que el projecte normatiu pugui incidir en altres disposicions de caràcter general municipal; tanmateix, atès que s'incardinarà en un entramat normatiu complex, no es pot descartar alguna altra afectació que ara no és possible detectar.

#### **D. IMPACTE DE GÈNERE**

Mitjançant l'avaluació de l'impacte de gènere s'avaluen els resultats que es puguin derivar de l'aprovació del projecte d'Ordenança des de la perspectiva de l'eliminació de les desigualtats i de la seva contribució a la consecució dels objectius d'igualtat d'oportunitats i de tracte entre dones i homes.

En aquest cas, en vistes als resultats de l'informe d'avaluació de l'impacte de gènere del Projecte normatiu d'Ordenança de restricció de la circulació de determinats vehicles a la Zona de Baixes



Emissions de Barcelona (ANNEX 22), es determina que es tracta d'un projecte transformador de desigualtats, amb un impacte de gènere lleugerament positiu.

## E. ANÀLISIS D'ALTRES IMPACTES

### E.1. Impacte sobre el canvi climàtic

La finalitat d'aquesta ordenança és *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 combatre el canvi climàtic*. Per tant, mitigar l'emissió de gasos d'efecte hivernacle és un dels objectius principals de la norma, tal i com s'ha detallat en el punt a) de la Memòria General.

A l'ANNEX 2 s'adjunta la *Memoria justificativa de la Zona de Bajas Emisiones en términos de cambio climático*, on s'ha tractat de contextualitzar el metabolisme energètic de la ciutat de Barcelona i el seu impacte en termes d'emissions de GEI i al canvi climàtic. Aquest fet permet emmarcar la mobilitat i els seus efectes a la ciutat de Barcelona.

Al seu torn, s'ha tractat de situar la mobilitat com a part de les mesures necessàries per a combatre el canvi climàtic, concretament en el que a la mitigació dels seus efectes es refereix.

La principal conclusió és que és primordial abordar mesures en aquest sector, atès que sent el tercer més consumidor en termes d'energia, l'ús de combustibles fòssils el situa al capdavant en termes d'emissions de GEI, aconseguint el 27% del total d'emissions directes. Aquestes emissions estan copades al 95% per la mobilitat rodada que usa gasoil i gasolina, sent aquest subsector l'objectiu principal de qualsevol mesura que pretengui abordar els objectius generals de manera efectiva.

El Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Barcelona ja preveu una reducció del 25,6% de la mobilitat amb cotxe privat per a l'any 2024 i una de les principals mesures que contribueixen a aquest objectiu és la Zona de Baixes Emissions. Aquesta mesura genera un efecte eliminant la gran majoria de desplaçaments dels vehicles més contaminants, substituint-los per maneres de transport molt més eficients com el transport públic o la bicicleta. Al seu torn, fomenta el canvi a turismes menys contaminants, tal com s'ha analitzat amb les primeres dades disponibles de l'any 2021.

Des de l'Ajuntament de Barcelona fa temps que s'aborden i impulsen mesures en l'àmbit de la mitigació del canvi climàtic per a reduir les emissions de GEI en el municipi. En termes generals s'ha de fomentar l'estalvi d'energia i el canvi a energies més sostenibles. El cas de la mobilitat és clar i és necessari actuar, sent la Zona de Baixes Emissions una mesura de gran importància per a avançar cap a un objectiu tan ambiciós com la reducció del 50% de les emissions de GEI a la ciutat l'any 2030, usant 1992 com a any basi, sent aquest un objectiu intermedi clau per a aconseguir la neutralitat en carboni l'any 2050.



Per tant, es preveu un impacte positiu en matèria sobre el canvi climàtic.

### **E.2. Impacte en matèria d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat**

Les persones amb discapacitat tendeixen a moure's menys i a l'hora de fer-ho utilitzen menys el vehicle privat i més modes actius o bé el transport públic (ANNEX 17).

Les restriccions d'accés, circulació i estacionament dels vehicles més contaminants comporten una millora en la qualitat de l'aire i alhora van acompanyades de mesures de millora del transport públic. Tot això suposa un efecte positiu en relació amb l'accessibilitat i la no discriminació en l'àmbit dels espais públics urbanitzats.

Pel que fa al text normatiu, aquelles persones amb discapacitat troben empara en la incorporació d'una exempció específica perquè quan hagin de fer ús del vehicle privat puguin accedir a la ZBE.

Per tant, es preveu un efecte positiu en matèria d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal a les persones amb discapacitat, en els termes contemplats en el Text refós de la Llei General de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre.

### **E.3. Impacte en matèria de qualitat ambiental i salut pública**

Tal com indica el document de "Directrius per a la Creació de Zones de Baixes Emissions", publicat pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO), un dels objectius principals d'una Zona de Baixes Emissions és la millora en la qualitat de l'aire i la salut de la ciutadania

A l'ANNEX 1 s'adjunta l'informe "Qualitat de l'aire i salut a Barcelona" emès per l'Agència de Salut Pública de Barcelona on es determina que per millorar la qualitat de l'aire a Barcelona és imperiós prendre mesures estructurals contundents que redueixin de manera significativa el nombre de vehicles circulants i redueixin les emissions del trànsit a la ciutat. La Zona de Baixes Emissions (ZBE) és una intervenció destinada a reduir les emissions dels contaminants procedents del trànsit implantada a més de 200 ciutats europees i considerada com una mesura bàsica per millorar la qualitat de l'aire de les zones urbanes. La ZBE és un primer pas per aplicar progressivament altres mesures de salut pública que vagin en la mateixa direcció i avancin cap a ciutats més saludables que respectin el dret a la salut i a respirar un aire net a la població de Barcelona i la seva àrea metropolitana.

Per tant, es preveu un impacte positiu en matèria de qualitat ambiental i salut pública.



#### E.4. Impacte sobre la mobilitat


La Implantació d'una Zona de Baixes Emissions, fomenta un traspàs modal cap al transport públic i altres modes de mobilitat sostenible.

Tal i com es detalla en *l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat sobre la Zona de Baixes Emissions de Barcelona* (ANNEX 18), la Zona de Baixes Emissions és una mesura que està alineada amb els objectius i el model de mobilitat definit per totes les administracions competents en aquesta matèria des de l'Administració General de l'Estat fins les administracions locals i en particular l'Ajuntament de Barcelona.

Adicionalment, la seva implantació també ha comportat beneficis que no formaven part dels objectius principals de la mesura però que contribueixen a millorar la gestió de la mobilitat a la ciutat, com pot ser l'obtenció de dades per a la millora de la gestió de la mobilitat o l'adjudicació de fons que permetin dur a terme inversions importants en alternatives al vehicle privat.

Per tant, es preveu un impacte positiu en matèria de mobilitat.

Barcelona, 4 d'octubre de 2022,

 Ajuntament  
de Barcelona

ARANZAZU MILLAS  
NICUESA - DNI  
[REDACTED]  
2022.10.04 11:53:25  
+02'00'

Aránzazu Millás Nicuesa

Cap del dept. d'Avaluació i Gestió Ambiental

Vist i plau,

Cristina  
Castells  
Guiu - [REDACTED]

Firmado  
digitalmente por  
Cristina Castells  
Guiu - [REDACTED]  
Fecha: 2022.10.04  
11:56:57 +02'00'

Cristina Castells Guiu

Directora de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental



#### IV. ANNEXOS