

PROPUESTA DE ORDENANZA TIPO SOBRE LA CREACIÓN Y GESTIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

Normativa municipal relativa a la creación y gestión de ZBE.

Septiembre 2022. Versión 2.1.

26/09/22

En esta versión 2.1. se ha suprimido texto (tachándolo) y se ha añadido texto (en negrita y subrayado) sobre la versión 2.0. que se presentó a los técnicos de entidades locales en el Webinar de 22 de septiembre de 2022. Si se leyó la anterior versión 2.0. tan solo hay que leer nuevamente el texto tachado y el subrayado en negrita.

Introducción

El incremento de la contaminación urbana como consecuencia de la movilidad y el transporte unido a una mayor densidad del tráfico en nuestras ciudades, se ha convertido en un problema de índole ambiental y de salud pública que se intenta paliar con medidas que en última instancia son de restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes en las ciudades.

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) pueden facilitar la adaptación al cambio climático, tal como contempla el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 que, en su primer Programa de Trabajo (2021-2025), incorpora diversas medidas orientadas a promover intervenciones urbanas de carácter adaptativo vinculadas al desarrollo de ZBE. Las olas de calor y sus impactos en las ciudades, que previsiblemente van a aumentar su frecuencia, duración e intensidad como resultado del cambio climático, se ven además incrementados por el “efecto isla de calor”. Todos estos fenómenos y tendencias pueden ver se reducidos o atenuados mediante la adopción de ZBE y otras medidas de adaptación al cambio climático en el ámbito urbano, que sean implementadas al mismo tiempo.

El urbanismo de proximidad y la reorganización de la movilidad urbana permiten disminuir el efecto isla de calor y reducir los impactos sobre la salud humana. Las ZBE son espacios donde potencialmente se puede enfatizar el desarrollo de la infraestructura verde y la biodiversidad urbana, los sombreamientos naturales o artificiales, los sistemas urbanos de drenaje sostenible y pavimentos más permeables, la recuperación del espacio público para la ciudadanía, etc.

No hay que olvidar, además, otra fuente importante de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, como son los sistemas de climatización que usan combustibles fósiles. Las acciones dirigidas a la rehabilitación energética y a la electrificación de los sistemas de climatización tienen evidentes sinergias con el objetivo último de reducción de emisiones en las ZBE.

En el ámbito de la salud pública, según los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud, nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado. De hecho, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima en más de 30.000 muertes prematuras en España al año a causa de la mala calidad del aire, siendo el actual modelo de movilidad y transporte una de las causas.

El transporte por carretera genera el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de España, y es responsable del 6,7% de las emisiones de partículas finas PM_{2,5} (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión, TSP), y del 30,6% del total de emisiones de NO_x a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente si nos centramos en las zonas urbanas.

No debemos olvidar que en las zonas urbanas existen asimismo emisiones derivadas de los sistemas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria que usan como fuente energías fósiles. Adicionalmente, el actual modelo de movilidad basado en la movilidad individual en automóviles empeora el confort y percepción de seguridad de peatones y ciclistas, produciendo además una multiplicación de las posibilidades de accidentes de circulación.

Esto implica una ocupación del espacio público urbano, limitando sus funciones, disminuyendo la seguridad vial y condicionando fuertemente el uso y disfrute de las calles, especialmente por parte de los colectivos ciudadanos más vulnerables.

El establecimiento de las zonas de bajas emisiones (ZBE) son también una oportunidad de reordenación de la movilidad en el municipio y que junto a otras medidas (potenciación del transporte público, ampliación de espacios peatonales, potenciación de la movilidad ciclista...), puede ser una oportunidad para replantear el esquema de movilidad en su conjunto, mejorando no solo el medio ambiente y la salud, sino también la calidad de vida de los ciudadanos.

Además, la Agencia Europea del Medio Ambiente establece que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo, son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido, que la población en general y además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades, benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales

Estas medidas de restricción del tráfico urbano no se pueden aplicar de manera indiscriminada y requiere de una planificación y estudios que demuestren su necesidad con el objetivo final de protección del medio ambiente.

Por todo ello, se hace necesario virar hacia una movilidad sostenible en la que las Zonas de Bajas Emisiones juegan un papel esencial.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en relación con los GEI y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA), en relación con los contaminantes atmosféricos, son los instrumentos clave de planificación nacional y que fijan los objetivos a conseguir, para dar respuesta a los compromisos de reducción de emisiones tanto de los gases de efecto invernadero como de los contaminantes atmosféricos suscritos por el Reino de España.

En este sentido, el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE), en las que se prevé la limitación del acceso a los vehículos más emisores y contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos que el PNIEC y PNCCA han establecido.

Los principales mecanismos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos previstos serán la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y la futura Ley de Movilidad Sostenible.

La publicación de la Ley de Cambio Climático¹, en su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes tengan Planes de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) y zona de bajas emisiones.

Esta ley está pendiente de un reglamento de desarrollo. Desde el mes de abril 2022, existe un proyecto de real decreto, que en su primer artículo indica que las ZBE serán definidas y reguladas por las entidades locales en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible. Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas zonas de bajas emisiones, además este proyecto de establecer una ZBE o más de una dentro del espacio del municipio, debe ser coherente y tener en cuenta los instrumentos de planificación local.

Hasta que no se publique este reglamento que regulará las ZBE, los municipios que ya han empezado a regular estas zonas de restricción a la circulación, se han basado en la competencia que otorga la Ley de tráfico en su artículo 7 letra g) que establece la posibilidad de restricción de la circulación a determinados vehículos en las vías urbanas por motivos ambientales.

¹ Ley 7/2021, 20 mayo, de cambio climático y transición energética.

Se debe tener en cuenta que el proyecto de reglamento tiene previsto, en una disposición transitoria: “Las ZBE establecidas con fecha anterior a la entrada de este reglamento deberán adecuarse a los indicado en el mismo en un plazo máximo de cuatro años, a partir de la entrada en vigor de la nueva regulación”.

Se debe remarcar que la redacción de la Ordenanza es el complemento jurídico de los estudios técnicos que establecen la ZBE, así el anexo primero del proyecto de reglamento indica el contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones.

Las ZBE deberán estar alineadas con el objetivo del Plan Integrado de Energía y Clima (2021-2030) de una reducción de los desplazamientos urbanos en vehículo privado motorizado del 35% en pasajeros-km. Las ZBE contribuirán a mejorar la calidad del medio ambiente sonoro, pudiendo incluir unos objetivos más ambiciosos a los planteados para el municipio en su conjunto.

El establecimiento de una ZBE en un municipio es una limitación a la circulación y estacionamiento de vehículos, sobre todos los más contaminantes, y por lo tanto estas restricciones deben quedar justificadas con los datos de indicadores de calidad del aire y de ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora².

Las entidades locales establecerán un sistema de monitorización y seguimiento continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos de las zonas de bajas emisiones y, en caso de que se produzcan desviaciones con respecto a los mismos, modificar el proyecto de ZBE correspondiente.

También es necesario destacar la necesaria coordinación que debe existir entre las diferentes entidades locales que conforman un área metropolitana para hacer coherentes sus diferentes ZBE. Sirva de ejemplo la trascendental importancia que tiene este hecho para el sector de la distribución urbana de mercancías.

Por lo tanto, con la ordenanza se da la cobertura legal que el citado proyecto de reglamento tiene previsto para la implantación de estas zonas.

En esta propuesta de ordenanza, se intenta indicar los puntos mínimos con propuestas de contenido que se deberán ajustar a los requisitos y criterios que los estudios técnicos, marquen en la elaboración y criterios de la ZBE implantada.

² La FEMP en su informe de observaciones al MITECO a su Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, ha solicitado la creación de un Anexo III en el futuro Real Decreto, en el que se cuantifiquen los indicadores del Anexo II, para que los Ayuntamientos los tengan de referencia.

Finalmente, es necesario comentar que los ayuntamientos pueden utilizar como referencia la ordenanza tipo, en su totalidad o en parte, **o como simple texto de reflexión**, e incluso pueden modificar su normativa actual sobre movilidad, incorporando parte o todo el articulado propuesto, como modificación de sus diferentes normas en las que vayan a insertar la regulación de sus zonas de bajas emisiones.

Se incluyen comentarios en notas a pie de página.

BORRADOR

PROPUESTA DE ORDENANZA TIPO SOBRE LA CREACIÓN Y GESTIÓN DE LAS ZONA DE BAJAS EMISIONES³

NORMATIVA MUNICIPAL RELATIVA A LA CREACIÓN Y GESTIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

Preámbulo

El artículo 45.1 de la Constitución española reconoce que todo el mundo tiene el derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo y el artículo 43.1, reconoce el derecho a la protección de la salud.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

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

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

³ Los ayuntamientos pueden utilizar como referencia la ordenanza tipo, en su totalidad o en parte, e incluso pueden modificar su normativa actual sobre movilidad, incorporando parte o todo el articulado propuesto, como modificación de sus diferentes normas en las que vayan a insertar la regulación de sus zonas de bajas emisiones.

El artículo 7 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de su competencia por motivos medioambientales y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía con carácter general o para determinados vehículos o el cierre de determinadas vías.

Sin olvidar la obligación, que la Ley de Cambio Climático impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de planes de movilidad urbana sostenible, que deben introducir medidas de mitigación para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo al menos el establecimiento de zonas de bajas emisiones y también aplicable los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

El objetivo de mejora de calidad del aire en las zonas de bajas emisiones debe poder cuantificarse y, además, en caso de superaciones de los valores legislados, debe contribuir a alcanzar el cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas en la ZBE.

Es por lo que el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), es una obligación legal y éstas serán definidas y reguladas por las entidades locales por medio de ordenanza municipal, que podrá estar incluida en las normas de movilidad sostenible o como norma propia.

Pero la calidad del aire de un territorio no solo depende de los factores ambientales locales, sino que factores externos de ámbito regional, nacional, continental y mundial, así como los factores meteorológicos de la zona influyen o condicionan los aspectos ambientales de un territorio de ámbito local.

El procedimiento sancionador, así como el régimen de sanciones de las zonas de bajas emisiones se sustenta exclusivamente en el apartado Z3 del artículo 76 "Infracciones graves" de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

No se puede olvidar que la máxima referencia en los aspectos ambientales se encuentra en la legislación europea, por otra parte, de obligado cumplimiento, esta normativa europea sobre calidad del aire en vigor, viene representada por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más

limpia en Europa y la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004. La normativa estatal sobre calidad del aire en vigor comprende la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España

Esta Ordenanza⁴ que establece las zonas de bajas emisiones del municipio de: xxxxxxxxxxxx, regula inicialmente su objeto, finalidad, ámbito de aplicación y competencia. Dentro de la competencia municipal se confiere una delegación de la ordenanza a la modificación de sus tres anexos mediante Decreto de Alcaldía.

También se contemplan los contaminantes, las medidas de intervención municipal, las medidas específicas de restricción de tráfico, la señalización y la coherencia con la planificación municipal⁵.

El acceso de vehículos, circulación y estacionamiento en las zonas de bajas emisiones se autoriza en la Ordenanza a través del registro municipal de vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones.

Para dotar de información al registro municipal de vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones se puede tener en cuenta la Instrucción XXXX de la DGT de recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorización en el acceso de vehículos a las ZBE y otras UVAR.

La Ordenanza también trata del sistema de control y la protección de datos; la sensibilización, comunicación y participación ciudadana; y la atención a la ciudadanía en la gestión de las zonas de bajas emisiones.

El régimen de infracciones y sanciones se sustenta en el artículo 76 z3, de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

A la Ordenanza se les incorpora tres anexos relativos a las zonas de bajas emisiones, los vehículos y los proyectos técnicos de las zonas de bajas emisiones.

⁴ Esta parte del preámbulo se debe ajustar por cada municipio al finalizar la elaboración de su ordenanza, al ser una breve explicación del contenido de la norma municipal.

⁵ Se debe tener en cuenta que también se pueden contemplar medidas estratégicas en el marco de los planes de acción local de la Agenda Urbana allí donde existan, como en los propios instrumentos de planeamiento.

Artículo 1.- Objetivo y finalidad.

1. Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones dentro del municipio de⁶ Se entenderá por zona de baja emisión, según definición de la Ley de cambio climático: el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.
2. La finalidad de esta Ordenanza es trasladar a la normativa municipal el proyecto técnico de las zonas de bajas emisiones definido en el Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y cumplir lo establecido en la Ley de cambio climático y su reglamento de desarrollo y demás normativa nacional, así como la normativa autonómica en la materia.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las zonas de bajas emisiones dentro del territorio del municipio con la delimitación establecida en el Anexo 1⁷.
2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a los preceptos de esta ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones siempre que ~~se garantice el cumplimiento de~~ **sean compatibles con** los objetivos establecidos en el proyecto de ZBE incluido en el Anexo III de esta ordenanza.
3. El proyecto técnico que establezca las zonas de bajas emisiones podrá tener en cuenta, zonas de especial protección con objetivos y medidas adicionales a las tomadas para el resto de las zonas de bajas emisiones. Estas zonas de especial protección se podrán establecer, entre otros, en los entornos escolares, hospitalarios o residencias de ancianos, delimitándose igualmente en el Anexo 1 de esta ordenanza.

⁶ Indicar el nombre del municipio.

⁷ La zona o zonas de bajas emisiones del municipio vendrán fijadas en los proyectos técnicos y que se trasladan al Anexo 1 de la ordenanza.

Artículo 3.- Competencia municipal para regular la Zona o Zonas de Bajas Emisiones.

1. La normativa nacional⁸ establece la competencia de las entidades locales para que definan y regulen las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE) en su normativa municipal. La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece que los municipios ejercerán en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, el tráfico, el estacionamiento de vehículos y la movilidad.
2. La competencia sobre la regulación del tráfico en el ámbito urbano corresponde a los municipios de acuerdo con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y con ello también se permite la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y se podrá acordar la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general, o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.
3. Esta Ordenanza delega y autoriza en la autoridad municipal la competencia de revisar y modificar los anexos de esta Ordenanza, mediante decreto de Alcaldía.

Artículo 4.- Contaminantes atmosféricos e inclusión del contaminante sonoro

1. Todas las personas, residentes o no del municipio, tienen el derecho al uso y disfrute de una buena calidad del aire y del ámbito sonoro, a la vez que tienen el deber de colaborar en conservarla, ya que la atmósfera es un bien común indispensable para la vida.
2. La calidad del aire en un territorio no solo depende de factores locales, también se ve afectada por factores externos al territorio, de ámbito regional, nacional, continental y mundial, y por los factores meteorológicos.
3. La Administración municipal tiene el deber y la potestad de contribuir a restablecer y preservar la buena calidad del aire y del ámbito sonoro, de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente y por ello, las disposiciones de esta ordenanza son de obligado cumplimiento para todos los vehículos que circulen por ~~las ZBE del~~ el municipio.

⁸ El proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece que las ZBE se regularán en las ordenanzas de movilidad sostenible.

4. Cuando la autoridad municipal otorgue autorizaciones de acceso se considerarán con carácter restrictivo y con limitación temporal, además se podrán establecer unos ~~horarios de accesos~~ **meses, días y horas de acceso.**
5. Los proyectos técnicos de las zonas de bajas emisiones y zonas de especial protección⁹ que componen el Anexo 3 de esta Ordenanza, serán revisados al menos cada cuatro años¹⁰, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización de los proyectos técnicos.

Artículo 5.- Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación

1. Las zonas de bajas emisiones que se establecen en esta Ordenanza serán las ~~establecidas~~ **determinadas** en los proyectos técnicos de estas zonas. La instalación e implantación de las ZBE, deben estar integradas y ser coherentes con los instrumentos municipales de planificación urbana estratégica y normativa, de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el PMUS.
2. El establecimiento permanente de las ZBE se podrá implantar por periodos de tiempo y horarios concretos o ~~permanentes~~ **continuos**. Para las ZBE, en el Anexo 1 de esta Ordenanza, se deben determinar su territorio y accesos.
3. Se establecerá un calendario de implantación de las ZBE por fases, en el Anexo 1 de esta ordenanza, que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE, antes de que les afecten.

Artículo 6.- Señalización de la zona.

1. Las zonas de bajas emisiones dentro del municipio estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización a dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT).
2. La señalización de tráfico debe indicar que se prohíbe la entrada a vehículos de motor contaminantes, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal o en un panel complementario rectangular

⁹ Estos proyectos técnicos se deben ajustar como mínimo a los requisitos que el futuro Reglamento establece en su Anexo I

¹⁰ Este es el mismo plazo que tiene previsto el proyecto de Reglamento para adaptar las ZBE creadas antes de la entrada en vigor del futuro reglamento.

colocado debajo de la señal que podrá indicar otros vehículos exceptuados de la prohibición de circular con carácter general o en determinados ~~días de la semana u horas del día~~ **meses, días u horas.**

3. La señalización también indicará si las ZBE a la que se accede tiene carácter ~~permanente~~ **continuo** o solo tiene restricciones en días y horas establecidas.

Artículo 7.- Medidas de Intervención.¹¹

1. En las zonas de bajas emisiones del municipio se prohíbe la circulación de los vehículos considerados más contaminantes, según el Anexo 2"
2. Los vehículos autorizados para circular por las ZBE serán aquellos que en el Anexo 2 se consideren no contaminantes o figuren dentro de sus excepciones **temporales.**

Artículo 8.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

1. La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comporta la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en el decreto de alcaldía aprobado a tal efecto.
2. Con carácter excepcional, por razones de interés general, puede autorizarse el acceso a las ZBE, mediante resolución motivada de alcaldía.

Artículo 9.- Registro municipal de vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones¹²

1. El ayuntamiento dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente, estarían sujetos a restricción en la ZBE, pero

¹¹ En el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, se indica que el municipio informará a la DGT por medio de la plataforma DGT 3.0 del Punto de Acceso Nacional (NAP) de la zona o zonas de bajas emisiones que se establezcan en el ámbito municipal. Por lo tanto, no es necesario incluirlo en la Ordenanza.

¹² **Para dotar de información al registro municipal de vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones se puede tener en cuenta la Instrucción XXXX de la DGT de recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorización en el acceso de vehículos a las ZBE y otras UVAR.**

quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en las zonas de bajas emisiones.

2. Las personas titulares de vehículos sin distintivo ambiental y que deseen beneficiarse de las autorizaciones de acceso contempladas en el artículo de esta Ordenanza, deben inscribirlo en el registro municipal de vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones.
3. Se podrán inscribir en el registro y estarán autorizados a circular por las ZBE¹³:
 - a) Los vehículos declarados registralmente como vehículos dedicados al transporte de personas con movilidad reducida (VPMR) autorizados a circular por las zonas de bajas emisiones, **con las siguientes autorizaciones:**
 - I. **Autorización de acceso continua al vehículo declarado registralmente de propiedad del titular de tarjeta de persona de movilidad reducida (PMR) o con el que se desplace habitualmente, lo conduzca o no, siempre que tenga situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo.**
 - II. **Autorización de acceso puntual otorgada a un vehículo, a petición de persona titular de tarjeta PMR, lo conduzca o no, siempre que tenga situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo.**
 - b) Los declarados registralmente como vehículos de servicios públicos, esenciales o críticos.
 - c) Los vehículos declarados registralmente como dedicados al transporte de personas con enfermedades que les imposibilitan el uso del transporte público.
 - d) Vehículos clasificados registralmente como históricos por la DGT
4. De los vehículos descritos en el apartado anterior, aquellos que sean vehículos contaminantes tendrán la exención, pero será temporal hasta una fecha concreta, debiéndose establecer por tanto el límite temporal de la moratoria en el Anexo 2 de esta Ordenanza, **pudiéndose referenciar el acceso en meses, días y horario.**

Artículo 10.-Vehículos autorizados para acceder a la ZBE.

1. Con carácter general, podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados en el Anexo 2 de esta Ordenanza.

¹³ Cada municipio puede establecer autorizaciones concretas según las características en las ZBE.

2. La autoridad municipal establece mediante el registro de vehículos autorizados, las autorizaciones que sean necesarias para circular por las zonas de bajas emisiones. Para disfrutar de las autorizaciones previstas por la autoridad municipal, el vehículo debe estar inscrito previamente con validez en el Registro **municipal** de vehículos y su titular ha de solicitar la autorización correspondiente.
3. También podrán acceder a las ZBE, en función de su actividad,¹⁴ los vehículos determinados en el Anexo 2, pudiéndose establecer limitaciones **referenciadas a meses, en días y horarias horas** de acceso y hasta una fecha límite para autorizar el acceso.¹⁵
4. Los vehículos considerados contaminantes, podrán acceder a tener la autorización de acceso, pero será temporal, hasta una fecha concreta, debiéndose establecer por tanto el límite temporal de la autorización del acceso en el Anexo 2, **pudiéndose referenciar el acceso a meses, días y horas.**

Artículo 11.-Sistema de control y Protección de datos.

1. El control de acceso a las zonas de bajas emisiones dentro del municipio se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica ¹⁶que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.¹⁷
2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se

¹⁴ La lista es de carácter orientativo sobre vehículos que pueden quedar admitidos transitoriamente por la actividad que realizan.

¹⁵ Estas autorizaciones se deben considerar con carácter restrictivo y establecer unos horarios de accesos, incluso limitar temporalmente el acceso. Se puede marcar un periodo de tolerancia y a partir de cierta fecha prohibir el acceso de estos vehículos contaminantes, aunque presten una actividad de las descritas.

¹⁶ La DGT ha trabajado en un estándar UNE para que las cámaras de control de acceso puedan utilizarse para procesar infracciones a través de la publicación de una cláusula tipo en los contratos de adquisición de cámaras para la vigilancia de los accesos a las ZBE e interconexión con la plataforma de vehículo conectado (DGT 3.0), de 6 de abril de 2022.

¹⁷ Como regla general, la captación de imágenes con fines de seguridad de la vía pública debe realizarse por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. La instalación y uso de videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos.

efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico¹⁸ a los fines previstos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos. La autoridad municipal deberá adoptar una resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción, previstos para el control de las zonas de bajas emisiones.

Artículo 12.- Estacionamiento en la zona de bajas emisiones.¹⁹

1. Se establecerán zonas de estacionamiento para los residentes de la ZBE, con la señalización oportuna. La autoridad municipal, por medio de señalización, establecerá plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.
2. La autoridad municipal queda autorizada para establecer zonas de estacionamiento regulado dentro de la ZBE, donde se definirá un tiempo máximo de permanencia, determinado en el Anexo 1 de esta Ordenanza.
3. El ayuntamiento, en su regulación tarifaria podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo, aplicando un menor coste para los de menor emisión. Queda autorizado el ayuntamiento a diferenciar zonas de estacionamiento regulado para residentes y no residentes, con tarifas y permanencia horaria diferenciadas.
4. El estacionamiento en la zona o zonas de bajas emisiones se segmentará en áreas de estacionamiento que serán determinadas en el Anexo 1 de esta Ordenanza. En cada ZBE, los vehículos de sus residentes que no podrían acceder, circular y estacionar en la ZBE, si no fueran residentes, solo podrán estacionar en el área de estacionamiento de la ZBE que corresponda a su residencia, no pudiendo estacionar en las restantes áreas de estacionamiento de esa ZBE²⁰.

¹⁸ Se puede determinar otra autoridad municipal o incluso establecer que la autoridad municipal será la determinada por la Junta de Gobierno o el Pleno Municipal.

¹⁹ Es recomendable una importante reducción del volumen de vehículos que pueden estacionar dentro de las ZBE.

²⁰ La creación de diferentes áreas de estacionamiento dentro de una misma ZBE responde al propósito de limitar la circulación de los vehículos contaminantes de los residentes por toda la ZBE, de la misma manera que se restringe la

5. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento.
6. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad de centro de servicios a la movilidad, previa solicitud y autorización municipal, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos. Los aparcamientos subterráneos de titularidad pública podrán también disponer de espacios para actuar como plataforma de distribución de mercancías en la última milla, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos.

Artículo 13.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM)²¹ y zonas de carga y descarga en las ZBE.²²

1. Se podrán establecer zonas de reservas de estacionamiento para la distribución urbana de mercancías en las zonas de bajas emisiones, que se consideren por la autoridad municipal necesarias para favorecer el reparto domiciliario.
2. El control de la reserva de espacio para operaciones DUM, podrá realizarse con la obtención de un tique electrónico o utilización de sistemas tecnológicos, como app's, que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.
3. Las operaciones de distribución urbana de mercancías y dentro de estas la operación concreta de carga y descarga, se realizará en vehículos tipo camiones, furgonetas, derivados de turismos con solo dos asientos y vehículos mixtos adaptables y que sean conducidos por un conductor profesional vinculado a una empresa o empresario autónomo. Estas operaciones también podrán ser realizadas por ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal. No se consideran vehículos a efectos de la distribución urbana de mercancías los vehículos clasificados por criterios de construcción en el Reglamento General de Vehículos como turismo por no tratarse de vehículos destinados a dicha actividad.

circulación de los vehículos contaminantes de los no residentes. Todos los vehículos contaminantes, contaminan con independencia de la residencia de su propietario. Los residentes tienen derecho a disponer de su vehículo contaminante para salir y entrar de la ZBE, pero no para transitar por la ZBE.

²¹ Es recomendable tener previsto en la redacción actual y en los proyectos de movilidad crear zonas DUM con regulación horaria y/o flexibilidad horaria. Estas zonas deben ser diferentes de las zonas tradicionales de carga y descarga.

²² Cuando la ZBE se implante en áreas urbanas con alta densidad de población y con actividad comercial elevadas, estas condiciones crean demanda de distribución urbana y una regulación de las zonas DUM.

4. La distribución urbana de mercancías en las ZBE se otorgará prioridad de circulación y estacionamiento a los de vehículos no contaminantes en el reparto de la última milla en vehículos de emisiones “Cero”.
5. El ayuntamiento podrá establecer zonas de reserva de estacionamiento²³ en las vías públicas municipales incluidas en las zonas de bajas emisiones, para los vehículos previamente autorizados, estos espacios estarán delimitados de forma permanente o por periodos de días o horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.
6. Las zonas reservadas de carga y descarga son el espacio de la vía pública, que la autoridad municipal ha reservado y que se halla identificado y señalizado como tal, dónde se permitirá el estacionamiento de vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías, por el tiempo estrictamente necesario²⁴ para realizar las operaciones de carga y descarga.
7. Por actividad u operación de carga y descarga en la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un inmueble o local comercial o domicilio a un vehículo estacionado o viceversa, y entre vehículos siempre que éstos se consideren autorizados para esta operación.
8. En el Anexo 1, en cada zona de bajas emisiones y zona de especial protección, se contemplará la actuación municipal relativa a la distribución urbana de mercancías.

Artículo 14.- Sensibilización, comunicación y participación ciudadana.

1. El ayuntamiento someterá por medio de los anuncios en su página web institucional los proyectos técnicos de sus ZBE a un periodo de información pública (no inferior a 30 días hábiles), salvo que se incluyan los proyectos técnicos como Anexo 3 a esta Ordenanza, estableciéndose el mismo periodo de tiempo de información pública para la elaboración de la Ordenanza.
2. ~~Como establece el articulado de esta ordenanza, se~~ **Se** establecerá un calendario de implantación de la ZBE por fases, en el Anexo 1 de esta ordenanza, que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE, antes de que les afecten.

²³ Tener en cuenta los diferentes tipos de estacionamiento y la posibilidad de que tengan espacios para actuar como plataforma de distribución.

²⁴ Se puede establecer un tiempo máximo para realizar estas operaciones o bien establecer tiempo, con control tecnológico.

Artículo 15.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE

1. Toda la información relativa a las ZBE será publicada en la página web institucional del ayuntamiento, habilitándose los canales de comunicación con los ciudadanos de consulta y gestión de trámites relativos a las ZBE. Entre estos canales, obligatoriamente se dotará el telefónico y el telemático.

Artículo 16.- Procedimiento sancionador.

1. Cuando los usuarios no respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las zonas de bajas emisiones, será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en sus reglamentos de desarrollo.

Artículo 17.- Régimen sancionador de las ZBE municipales.

1. Las sanciones establecidas en esta ordenanza para las zonas de bajas emisiones se imponen en base a las infracciones graves del artículo 76 z3, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.
2. El Régimen sancionador de las zonas de bajas emisiones que se establecen en el municipio se fundamenta en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que se establecieron en el proyecto de ZBE.

Artículo 18.- Las infracciones de esta ordenanza y sanciones

1. Las infracciones tipificadas en esta Ordenanza se clasificarán como graves.

Infracciones graves:

- i. El incumplimiento de la prohibición de circular dentro de la ZBE por parte de los vehículos contaminantes según la clasificación de la normativa europea, leyes y reglamentos reguladores de las categorías de vehículos, no contemplados en el Anexo 2 de la Ordenanza.
 - ii. El estacionamiento de los vehículos contaminantes no incluidos en el Anexo 2, de los residentes en la zona de bajas emisiones, cuando estacionen en otra área de estacionamiento de la zona de bajas emisiones que no les corresponda, del sistema de áreas de estacionamiento mencionado en el número 4 del artículo 12 de esta Ordenanza.
2. Las sanciones a las infracciones tipificadas en esta Ordenanza son:
Las infracciones graves se sancionarán con multa de 200 euros
3. Graduación de las sanciones.
- a) Las sanciones establecidas en el apartado anterior pueden incrementarse en un 30 %, en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

Disposición transitoria primera

Esta ordenanza no produce efectos hasta el X del XX de XXXX.

Definiciones de conceptos de la Ordenanza:

Se puede establecer un artículo de definiciones o un anexo, aunque se debe esperar la publicación del Reglamento de desarrollo de las ZBE.

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

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

ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE 2)
DENOMINACIÓN:
ESPACIO (DELIMITACIÓN):
TIEMPO DE APLICACIÓN: Permanente <u>Continuado</u> o temporal (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN: Fases, tiempos y efectos.
ESTACIONAMIENTO: Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: Determinación de la carga y descarga controlada, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN (ZEP 1)
DENOMINACIÓN:
ESPACIO (DELIMITACIÓN):
TIEMPO DE APLICACIÓN: Permanente <u>Continuado</u> o temporal (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN: Fases, tiempos y efectos.
ESTACIONAMIENTO: Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: Determinación de la carga y descarga controlada, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN (ZEP 2)
DENOMINACIÓN:
ESPACIO (DELIMITACIÓN):
TIEMPO DE APLICACIÓN: Permanente <u>Continuado</u> o temporal (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN: Fases, tiempos y efectos.

ESTACIONAMIENTO: Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: Determinación de la carga y descarga controlada, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

BORRADOR

ANEXO 2: Vehículos^{25 26 27}

VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL	Identificación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)	Identificación de las Zonas de Especial Protección (ZEP)
Los ciclos y bicicletas y los vehículos de movilidad personal.		
Los vehículos con distintivo ambiental X		

VEHÍCULOS CON AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL LIMITADA DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO	ZBE	ZEP	Fecha límite de la autorización con determinación temporal de la autorización por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
Los vehículos sin distintivo ambiental ²⁸ .			
Los vehículos con distintivo ambiental X ¹⁹ .			
<u>Autorización de acceso continua al vehículo declarado registralmente de propiedad del titular de tarjeta de persona de movilidad reducida (PMR) o con el que se desplace habitualmente, lo conduzca o no, siempre que tenga situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo.</u>			
<u>Autorización de acceso puntual otorgada a vehículo, a petición de persona titular de tarjeta PMR, lo conduzca o no, siempre que tenga</u>			

²⁵ Los cuadros que se indican a continuación son de orientación para las entidades locales. Se establecen una serie de excepciones que deben ser consideradas por cada entidad local y siempre teniendo en cuenta que no se pone en riesgo el cumplimiento de los objetivos de la ZBE.

²⁶ El distintivo ambiental está establecido en el Reglamento General de Vehículos, Anexo 11 "Señales de los vehículos", afectando también a las motos y demás vehículos a motor de dos o más ruedas.

²⁷ **Para dotar de información al registro municipal de vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones se puede tener en cuenta la Instrucción XXXX de la DGT de recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorización en el acceso de vehículos a las ZBE y otras UVAR.**

²⁸ Las autorizaciones a los vehículos sin distintivo y con distintivo ambiental X, se aplicarán antes de conceder el resto de las autorizaciones establecidas en este cuadro.

<u>situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo.</u>			
Los vehículos declarados registralmente como destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida y los taxis adaptados.			
Los vehículos declarados registralmente como utilizados para el transporte de personas con enfermedades que les resulta imposible el uso del transporte público.			
Los vehículos declarados registralmente como, de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad, militarios , extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, así como los vehículos que utilicen los profesionales del servicio público de salud de asistencia sanitaria domiciliaria.			
Los vehículos declarados registralmente que requieren una autorización de carácter diario o bien temporal porque necesitan acceder esporádicamente dentro de la ZBE, tendrán número máximo de XX autorizaciones diarias o por periodos concretos para acceder esporádicamente a la ZBE.			Para cada vehículo, cada autorización registral, será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZEP.
Los vehículos declarados registralmente de los que dispongan las personas empadronadas en las respectivas ZBE en régimen de propiedad, usufructo, "renting", "leasing", retribución en especie o como vehículo de sustitución.			La autorización registral será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZEP.
Los vehículos declarados registralmente que indiquen los			La autorización registral será para estacionar únicamente el vehículo

propietarios de plazas de garajes particulares situadas en el interior del área.			determinado por el propietario de la plaza de garaje en su plaza de garaje.
Los vehículos declarados registralmente de titulares de plazas de Aparcamientos Municipales para Residentes en el interior del área.			La autorización registral será para estacionar un único vehículo, únicamente en la plaza de aparcamiento del titular.
Los vehículos matriculados en el extranjero declarados registralmente con autorización para acceder, circular y estacionar en estas zonas.			La autorización registral será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de todas las existentes en la ZBE o ZEP.
Los vehículos declarados registralmente y clasificados como históricos por la normativa de la DGT.			La autorización registral será para la plaza de estacionamiento utilizada por el vehículo declarado registralmente como histórico.

VEHÍCULOS CON AUTORIZACIÓN <u>MUNICIPAL</u> REGISTRAL LIMITADA DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO, POR SU ACTIVIDAD	ZBE	ZEP	Fecha límite de la autorización con determinación temporal de la autorización por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones²⁹.
Los vehículos declarados registralmente como de las Administraciones Públicas o sus contratistas que presten servicios públicos básicos como limpieza, retirada de residuos, mantenimiento, obras y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones y patrimonio municipal, bibliotecas-bus y otros.			
Los vehículos declarados registralmente que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus			

²⁹ Para las actividades privadas de carácter privado que no requieran múltiples actuaciones diarias, se les autorizará por cada actuación a una sola área de estacionamiento dentro de todas las áreas de estacionamiento existentes en cada ZBE o ZEP.

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

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

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

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

BORRADOR