



agosto 2023

Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife

Anejo VI Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE

CONTENIDO

ÍNDICE

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NATURALEZA DE LA ZBE | 2 |
| 1.1 | Marco Legal y Normativo | 3 |
| 1.1.1 | Marco Europeo | 3 |
| 1.1.2 | Marco Nacional | 3 |
| 1.1.3 | Marco Autonómico | 4 |
| 1.1.4 | Marco Local | 4 |
| 1.2 | Competencias Municipales | 4 |
| 1.3 | Elaboración del Proyecto de la ZBE | 5 |
| 1.4 | Ordenanza municipal como instrumento regulador de la ZBE | 5 |
| 1.4.1 | Criterios de acceso y circulación | 6 |
| 1.4.2 | Sistema de monitorización y seguimiento | 8 |
| 1.4.3 | Registro de vehículos autorizados y extranjeros | 8 |
| 1.4.4 | Restricciones y Sanciones | 9 |
| 1.5 | Deber de información a otros organismos públicos | 10 |
| 1.6 | Comunicación al punto de acceso nacional | 10 |

1 ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NATURALEZA DE LA ZBE

La calidad del aire y la protección de la atmósfera vienen siendo, desde hace décadas, una prioridad de la política ambiental con el objetivo de mejorar la salud de las personas y los ecosistemas. En este contexto, se enmarcan el conjunto de políticas y medidas que la Unión Europea ha venido desarrollando desde los años setenta en materia de calidad del aire, y los tratados regionales y multilaterales adoptados para alcanzar objetivos como reducir la contaminación transfronteriza, proteger la capa de ozono o combatir el cambio climático

A nivel nacional, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y su desarrollo reglamentario, han servido hasta la fecha como norma básica para enmarcar la respuesta a los problemas de la contaminación atmosférica, y han hecho posible importantes mejoras en las emisiones de la mayoría de los contaminantes atmosféricos, así como en la calidad del aire.

En paralelo, es importante mencionar el Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, que traspone al derecho nacional la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE, donde figuran compromisos de reducción de las emisiones de determinados contaminantes así como la obligación de que los Estados miembros elaboren programas nacionales de control de la contaminación atmosférica.

Más recientemente, se aprueba la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, dando respuesta a los compromisos internacionales y europeos adquiridos por España, poniendo en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética, como vector clave de la economía y la sociedad para construir el futuro y generar nuevas oportunidades socioeconómicas. Una de las medidas incluidas en esta norma es precisamente que a partir de 2023 se extienda a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de Zonas de Bajas Emisiones (en adelante, ZBE) con acceso limitado a los vehículos con más emisiones contaminantes. En este sentido, esta Ley obliga antes del 2023 a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes, a los territorios insulares y a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen unos valores límites de los contaminantes legalmente establecidos, a adoptar zonas de bajas emisiones urbanas como medida esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía de estos grandes centros urbanos.

En materia de financiación, la línea de actuación «Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano» se enmarca en la componente 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR). Se trata de una de las políticas insignia del PRTR que orienta «*la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo, la reconstrucción sólida, inclusiva y resiliente tras la crisis de la COVID-19, dando respuesta a los retos de la próxima década*».

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, define las zonas de bajas emisiones como 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 vigente.

Para facilitar el desarrollo de las ZBE, inicialmente el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico elaboró unas «Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones», presentadas en noviembre de 2021. Estas directrices, elaboradas con la colaboración de la Federación Española de Municipios y Provincias, se han convertido en el documento guía básico para el desarrollo de las ZBE por parte de las entidades locales. No obstante, la necesidad de definir un marco normativo nacional para la implantación de las restricciones ha derivado en la aprobación del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

El objetivo de este Real Decreto es conseguir una norma específica que desarrolle y concrete el mandato genérico de establecimiento de las ZBE, que establezca los requisitos mínimos que deben cumplir dichas ZBE y que aporte seguridad jurídica entre usuarios, empresas y ciudadanía en general. Por lo tanto, el objetivo primordial de la norma es el de disponer de una legislación homogénea en todo el territorio nacional, que facilite el establecimiento de las ZBE a las administraciones públicas y el cumplimiento por parte de la ciudadanía favoreciendo la consecución de los objetivos establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

Con carácter adicional, el Real Decreto tiene en cuenta los pronunciamientos de las recientes sentencias emitidas por los Tribunales Superiores de Justicia de Madrid y Cataluña sobre las ZBE establecidas en ambas ciudades incluyéndose en su articulado que el procedimiento de declaración y regulación de las ZBE debe cumplir las exigencias de transparencia de datos, participación, debate público, motivación y análisis de proporcionalidad y de alternativas, así como incluir un análisis adecuado de los impactos económicos, sociales, sobre el mercado y la competencia, de costes y beneficios y de cargas administrativas, debiendo quedar constancia de todo ello en los correspondientes expedientes.

Por último, el régimen transitorio se recoge en la disposición transitoria de la norma en dónde se establece un plazo de dieciocho meses para adaptar a la nueva regulación los proyectos de ZBE establecidas con anterioridad a su entrada en vigor.

1.1 Marco Legal y Normativo

1.1.1 Marco Europeo

- Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por la que se establecen medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo.
- 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.
- Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

1.1.2 Marco Nacional

- Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.

- 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.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

1.1.3 Marco Autonómico

- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.

1.1.4 Marco Local

- Ordenanza de Movilidad y Seguridad (Aprobación Definitiva en diciembre de 2023).
- Actualización del PMUS de Santa Cruz de Tenerife (Aprobación Definitiva en diciembre de 2023).

1.2 Competencias Municipales

En relación con el régimen competencial para la implantación, regulación y definición de estas zonas, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones determina en su artículo 2 que:

"(...) 2. En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las cuales estarán contempladas en los planes de movilidad urbana sostenible.

A mayor abundamiento, el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dispone que los municipios disponen de varias competencias en materia de circulación vial, entre ellas, destaca:

*a) La **regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas** de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*

*b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los **usos de las vías urbanas**, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Además, está la Ley de Movilidad Sostenible, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor, mediante la disposición final segunda modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir *una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones*.

Por último, contempla la obligación de las administraciones de disponer de protocolos de actuación que puedan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación.

Respecto a la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece, en su artículo 25, apartado 2, que el municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.

De este modo, se otorga potestad para la gestión de la movilidad en el interior del municipio, poder que atañe directamente sobre la implantación de una ZBE y las restricciones que esta supone.

1.3 Elaboración del Proyecto de la ZBE

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre en su artículo 10 indica que, con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en su anexo I.A, y de manera complementaria, el contenido del anexo I.B.

Las entidades locales deberán someter este proyecto de ZBE a información pública durante un plazo no inferior a treinta días, previo anuncio en su página web institucional, y a través de los medios que estime oportunos, en los términos previstos por la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El proyecto deberá revisarse, al menos, a los tres años de su establecimiento y, posteriormente, al menos, cada cuatro años, con el fin de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto, y que responden a lo establecido en el mencionado Real Decreto.

1.4 Ordenanza municipal como instrumento regulador de la ZBE

De conformidad con el apartado 3 del artículo 2 del Real Decreto 1052/2022, *“las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal”*.

Esta iniciativa legislativa viene regulada en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en consonancia con el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. Por lo tanto, la ordenanza municipal es el instrumento jurídico idóneo para regular la implantación de estas zonas de bajas emisiones.

El objetivo de las ordenanzas reguladoras de las ZBE es preservar y mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático en base a las problemáticas que existan en la ciudad. Por esta razón, los fundamentos que sustenten esta normativa local pueden vincularse al contexto de emergencia

climática, de transición ecológica o de salud pública de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

La ordenanza reguladora de la ZBE tendrá un índice de articulado que podrá basarse en la Ordenanza Tipo que ha elaborado la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) sobre la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones que ha puesto a disposición de las entidades locales. Su contenido en artículos es el siguiente:

- Artículo 1.- Objeto
- Artículo 2.- Ámbito de aplicación
- Artículo 3.- Competencia municipal para regular las ZBE
- Artículo 4.- Proyecto Técnico de las Zonas de Bajas Emisiones
- Artículo 5.- Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación
- Artículo 6.- Señalización de las ZBE
- Artículo 7.- Medidas de Intervención
- Artículo 8.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación
- Artículo 9.- Vehículos autorizados para acceder a la ZBE
- Artículo 10.- Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE
- Artículo 11.- Sistema de control y Protección de datos
- Artículo 12.- Estacionamiento en las ZBE
- Artículo 13.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE
- Artículo 14.- Sensibilización, comunicación y participación ciudadana
- Artículo 15.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE
- Artículo 16.- Régimen sancionador de las ZBE municipales
- Artículo 17.- Las infracciones de esta Ordenanza y sanciones

1.4.1 Criterios de acceso y circulación

Resulta relevante definir de manera proporcionada, en base al principio de proporcionalidad e idoneidad, los criterios de acceso y circulación que van a regir dentro de las zonas de bajas emisiones. Sin embargo, actualmente no están definidos los criterios y medidas que están al alcance de las administraciones públicas y que sirvan como base para la consecución de los objetivos de las ZBE, en cuanto a restricciones de acceso, excepciones e incentivos, existiendo una gran variedad de medidas que se pueden seguir para tal fin.

En este sentido, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, hace referencia a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos y clasificación ambiental en su artículo 5, que en línea con lo anterior, indica que el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el mencionado cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y transporte público. Así, establece que las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionadas a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado. No obstante, de las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones se pueden tomar como punto de partida los siguientes criterios:

1.4.1.1 Distintivo ambiental DGT

Tal y como se indicó anteriormente, el instrumento adecuado para establecer restricciones es el distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior, pues éste refleja los niveles de emisión de los vehículos, es visible y controlable, así como homogéneo para todo el territorio nacional. No obstante, los criterios de acceso y circulación deben ir encaminados a

desincentivar lo máximo posible el acceso de vehículo privado motorizado en general, independientemente del distintivo ambiental que ostente.

En este punto, cabe mencionar que, de conformidad con el artículo 14.3 Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, se puede extraer que, para la determinación de las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos se deberá tener en cuenta la clasificación de vehículos por su nivel de emisiones, es decir, por su distintivo ambiental. En ese mismo sentido, en el artículo 5.2 del Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, establece que:

“2. De acuerdo con la definición de ZBE del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones. (...)”

Asimismo, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos cero emisiones previstos en el apartado E del citado anexo”.

Y en su apartado tercero:

(..) 3. Únicamente en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas en el apartado 2, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en el artículo 3.1”.

Además, cuando se establecen limitaciones por etiquetado de vehículos, es importante contemplar el tratamiento de colectivos como taxis, servicios de vehículos con alquiler de conductor (VTC), vehículos profesionales de reparto de mercancías o de repartidores de compras por internet.

1.4.1.2 Situaciones específicas de restricciones

Se podrán contemplar casos específicos como excepciones siempre y cuando no pongan en riesgo el cumplimiento de los objetivos de la ZBE. No obstante, es recomendable simplificar al máximo las excepciones, estableciendo posibles moratorias de carácter temporal tanto para maximizar el impacto, la contundencia y la comprensión, como para facilitar la gestión.

A continuación, se enumera una serie de posibles excepciones que podría incorporar una ZBE:

- Condiciones personales:
 - Personas con movilidad reducida (PMR) y/o discapacidades reconocidas.
 - Residentes: se procurarán limitar las excepciones al mínimo imprescindible y, en su caso, se establecerán horizontes temporales a las posibles moratorias. Complementariamente, pueden plantearse alternativas como autorizaciones por un número limitado de días o periodos de gracia diferentes en función del nivel de renta del hogar, en aras de una transición ecológica socialmente justa.
- Actividad o motivo de acceso
 - Asistencia a personas dependientes y taxis adaptados.
 - Servicios públicos: Emergencias, limpieza, recogida de basura, sanitarios y otros.
 - Servicios de mudanzas o reparaciones del hogar.
 - Servicios de transporte colectivo a centros escolares.
 - Servicios de acceso colectivo a hoteles.

En la gradación de estas excepciones se tendrá en cuenta que los requisitos mínimos deben ser tales que cumplan con los objetivos de las ZBE (calidad del aire, cambio climático, ruido y salud) en el menor tiempo posible y demostrar dicho calendario de cumplimiento.

En relación con el transporte urbano de mercancías, las entidades locales velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la “ciclogística” y las soluciones de optimización ambiental de los repartos, con el fin de garantizar que dicha actividad es cero emisiones.

Las medidas indicadas incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos según su potencial contaminante, como son los vehículos A, y, progresivamente, a los vehículos B y C.

1.4.1.3 Regulación del aparcamiento

Una ZBE debe resultar en una reducción del volumen de vehículos que puede acceder a dicha zona, por lo que sus necesidades de dotación de aparcamiento deben graduarse en consecuencia.

La posible superficie liberada de aparcamiento podría emplearse para mejorar las condiciones para la movilidad activa (red peatonal, red ciclista, espacios estanciales) o para el transporte público. Asimismo, la propia reducción de aparcamientos puede motivar el necesario cambio modal a medios de transporte más sostenibles y la recuperación del espacio público para otros usos.

El Sistema de Estacionamiento Regulado puede constituirse como una herramienta eficaz para reforzar la implementación de una ZBE.

1.4.2 Sistema de monitorización y seguimiento

Conforme el artículo 12 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, la entidad local establecerá un sistema de monitorización y seguimiento continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos en su artículo 3 y, en el caso de que se produzcan desviaciones con respecto a los mismos, modificar el proyecto de ZBE correspondiente. Esta monitorización y seguimiento se efectuarán de conformidad con los objetivos de calidad de los datos previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero. Hay que tener en cuenta que este sistema también debe posibilitar el seguimiento de la evolución de la calidad del aire y del ruido en las zonas colindantes con vistas a evitar que las medidas adoptadas repercutan negativamente en otras áreas, lo que se denomina el “efecto frontera”.

A estos efectos, se emplearán los indicadores que recoge el anexo II del citado Real Decreto u otros equivalentes.

Además, cabe tener en cuenta que cada cuatro años desde la aprobación de la normativa que establezca la ZBE, las entidades locales publicarán en su página web institucional y en los medios que consideren oportunos, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos, con indicación de los resultados, en este periodo, de los indicadores de seguimiento. Asimismo, serán objeto de publicación periódica aquellos datos que resulten de obligada difusión conforme a la Ley 27/2006, de 18 de julio, y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero.

1.4.3 Registro de vehículos autorizados y extranjeros

Para hacer efectivas las restricciones de circulación y la automatización del control de vehículos, es muy útil disponer de un registro común y coherente de acuerdo con lo previsto en las disposiciones adoptadas por el municipio que quiere implementar una ZBE.

Dicho registro debe permitir gestionar las exenciones a las restricciones y otras autorizaciones de manera ágil y efectiva y debe adaptarse a las futuras modificaciones que pueden establecerse en la normativa que regule la ZBE.

1.4.4 Restricciones y Sanciones

En el supuesto de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las ZBE, conducta constitutiva de la infracción tipificada como grave en el artículo 76 z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el título V de dicha norma.

El control de accesos de vehículos a la ZBE se realizará por agentes de la autoridad (Policía Local), o mediante la captación de imágenes por cámaras instaladas en el perímetro del área, en los viales de entrada a la misma, con sujeción a lo establecido en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre Tratamiento de Datos Personales.

Para permitir que los vehículos puedan acceder a la ZBE si estacionan en un aparcamiento de gestión privada, se requerirá un sistema informático que cruce los datos de las entradas y salidas del aparcamiento con las de la ZBE. Es obligación la exhibición del distintivo ambiental de los vehículos que accedan a la ZBE, identificando la clasificación ambiental según su potencial contaminante.

Las prohibiciones de circulación y de estacionamiento que se determinen, serán publicados e informados conforme a la legislación sectorial vigente en su momento, habiendo de ser incorporado a la Ordenanza de Movilidad, especificando las restricciones por tipología de vehículo, por su etiqueta ambiental, así como las excepciones a determinados tipos de vehículos.

El acceso no permitido a la ZBE se sancionará de acuerdo con una infracción de tipo leve, con imposición de multa de hasta 200 euros de cuantía por no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de las bajas emisiones.

El sistema de tramitación de denuncias de vehículos infractores puede ser semejante a los existentes para la tramitación de otras sanciones. Como mínimo este sistema debe contemplar:

- Datos identificativos del vehículo
- Ubicación de cámara, sello temporal de captura e imagen
- Identificación automática de tipología de infracción e importe. Esta varía según la categoría de homologación, si es un episodio de contaminación o si es reincidente.
- Validación y anulación de sanciones
- Generación de informes
- Comunicación directa con área de Tributos locales

De acuerdo con la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, revisada en marzo de 2022, se establece que la potestad sancionadora le corresponde a la Policía Local.

Sin ser obligatorio por ley, pero para una mayor cobertura legal en el Proceso Sancionador Automático, se recomienda el Cumplimiento de la norma UNE 199141 de equipamiento para la gestión del tráfico50 y el Cumplimiento Welmec7.2 En caso de poder conseguir una certificación del CEM del cumplimiento de la normativa y la metrología aplicables, se puede llegar a automatizar la validación de las sanciones sin requerir que personal de la policía revise las imágenes. En estos casos, se recomienda instalar un segundo software de reconocimiento de matrículas (OCR) y la automatización de alarmas e informes.

Recibida la denuncia en el Ayuntamiento, el órgano instructor examinará y comprobará el cumplimiento de los requisitos legales establecidos, impulsando, en su caso, su ulterior tramitación conforme a los procedimientos previstos en la legislación estatal que regula el procedimiento

administrativo sancionador en materia de tráfico. Si bien no es un sistema propio de la gestión de la ZBE, debe existir un intercambio de información que mejore la eficiencia del sistema de gestión.

1.5 Deber de información a otros organismos públicos

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, concretamente en el apartado 2 de su artículo 10, establece la obligación de informar a la Dirección General de Tráfico y a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horario si los hubiera y vehículos permitidos, con base a su clasificación ambiental, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento.

De igual modo, recoge que las entidades locales deberán informar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente sobre las ZBE establecidas en su territorio, incluyendo, como mínimo, la delimitación y superficie de la ZBE, las medidas adoptadas y su calendario de desarrollo, y el resultado de los indicadores obligatorios de su seguimiento, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento.

1.6 Comunicación al punto de acceso nacional

En un entorno de movilidad conectada se hace esencial la difusión de la información a todos los actores que conforman el ecosistema de la movilidad, por tanto, la digitalización y comunicación de estas restricciones a través de un sistema automatizado permite la difusión de esta a un gran número de actores como son los proveedores de servicio, aplicaciones de gestión de flota, desarrolladores de APPs de movilidad, etc.

Por otro lado, la estandarización de los datos recogidos permite un ahorro en los desarrollos informáticos de integración entre plataformas. Por este motivo, la Dirección General de Tráfico pone en funcionamiento un servicio REST para la recepción de la información alfanumérica y geoespacial relacionada con las Zonas de Bajas Emisiones.

Los datos de entrada necesarios corresponden con la geometría de la zona en formatos (GeoJSON o Shapfile) y los atributos que permiten definir las limitaciones de acceso y protocolos a aplicar, como tipología de vehículos, condiciones de acceso, horarios, etc. (JSON). A continuación, se muestran estos en detalle:

- Datos de entrada
- GeoJSON con geometría de las zonas
- JSON con información de protocolos a aplicar (perímetro, vehículos afectados, condiciones de accesos y horario de aplicación).

El Ayuntamiento o la entidad responsable de la gestión de la ZBE enviará un nuevo mensaje cuando cambien las condiciones de la ZBE, es decir, cuando las características como el horario, la geometría, los vehículos afectados o cualquier otro atributo cambien.

The logo for Wawa, featuring the word 'wawa' in a lowercase, sans-serif font. The letters 'a's are stylized with small squares above them.

Consultores en Movilidad

C/ Francisco Gourie, 107, 2º piso - Of.4.
35002, Las Palmas de Gran Canaria (Las
Palmas) +34 617 24 14 36 / 600 84 57 75

C/ San Juan de la Cruz, Nº11, Oficina
Nº4, 38009, Santa Cruz de Tenerife
licitaciones@wawaconsultores.com
www.wawaconsultores.com