

Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Castelldefels amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire

Preàmbul

1.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS), en la «Nota descriptiva sobre qualitat de l'aire i salut»,¹ 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, com ara l'asma.

A la Unió Europea ha estat un objectiu principal la millora de la qualitat ambiental des de la Directiva 96/62/CE del Consell, de 27 de setembre de 1996, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient, fins a 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 els contaminants partícules en suspensió, òxid de sofre i nitrogen, monòxid de carboni, plom i ozó, entre altres).

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

L'Acord de París del 2015 té per objecte reforçar la resposta mundial a l'amenaça del canvi climàtic i estableix a l'article 2 el compromís de mantenir l'augment de la temperatura mitjana mundial molt per sota de 2 °C respecte als nivells preindustrials, i prosseguir els esforços per limitar aquest augment de la temperatura a 1,5 °C respecte als nivells preindustrials.

A l'article 7 de l'Acord de París s'estableix l'objectiu mundial relatiu a l'adaptació, que consisteix a enfortir la resiliència i reduir la vulnerabilitat al canvi climàtic amb vista a contribuir al desenvolupament sostenible i aconseguir una resposta d'adaptació adequada. En aquest mateix article es reconeix que l'adaptació és un repte mundial que

¹ Organització Mundial de la Salut. «Contaminación del aire ambiente». [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health).

incumbeix tothom, amb dimensions locals, subnacionals, nacionals, regionals i internacionals i, el que és més important, que un increment dels esforços de mitigació pot reduir la necessitat d'implementar 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 del 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 componen les tres dimensions del desenvolupament sostenible: econòmica, social i ambiental. L'Agenda 2030 és un pla d'acció que, entre d'altres, vol protegir el planeta de la degradació ambiental i endegar 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.

L'article 45.1 de la Constitució espanyola reconeix que tothom té el dret de 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 a la protecció de la seva salut. En aquest mateix sentit, l'article 27 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya 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 i conservar el medi per a les generacions futures. En aquest aspecte, l'article 84.2 de l'Estatut preveu que els governs locals de Catalunya tenen competències pròpies, en els termes que determinin les lleis, sobre la circulació i els serveis de mobilitat (lletra h) i sobre la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient (lletra j).

Pel que fa al règim general, l'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, i 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.

L'article 27.2 de la Llei de l'Estat 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 actuïn sobre els riscos presents en el medi ambient i en els aliments.

L'article 14.3 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica estableix que els municipis de més de 50.000 habitants, els territoris insulars i els municipis de més de 20.000 habitants, quan se superin els valors límit dels contaminants regulats al Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, han 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-hi, entre d'altres, l'establiment de zones de baixes emissions.

A Catalunya, l'article 6.3 de la Llei 18/2009, de 22 d'octubre, de salut pública, estableix que les administracions públiques competents en matèria de salut pública han de proporcionar prestacions en aquesta matèria, entre les quals hi ha 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). 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 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).

Per la seva banda, 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 adoptar mesures de restricció total o parcial del trànsit, entre les quals s'inclouen les restriccions als vehicles més contaminants, a certes matrícules, a certes hores o en certes zones, entre altres.

L'article 7 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, atorga als municipis la competència de restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals (lletra g), i l'article 18, 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.

Concretament, a la zona de qualitat de l'aire 1 (ZQA), on pertany la ciutat de Castelldefels, històricament s'han registrat valors de diòxid de nitrogen (NO₂) i partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀) superiors als valors límit recollits en 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. Per aquesta raó, la Generalitat de Catalunya la va incloure en la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig de 2006, que declara 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 (NO₂) i per a les partícules PM₁₀, de manera que es dona compliment a la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric que, a més, exigeix en aquesta zona la formulació d'un pla d'actuació amb mesures per revertir la situació.

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 reduir aquestes concentracions, en particular mitjançant l'aprovació de plans de millora de qualitat de l'aire i de plans d'acció a curt termini.

La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, estableix a l'article 1 que l'Administració general de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en l'àmbit de les seves competències respectives, han de donar compliment a l'objecte d'aquesta llei, i han de cooperar i col·laborar per a la seva consecució. En concret, l'article 14 de la llei esmentada 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, quan se superin els valors límit dels contaminants regulats en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, han d'adoptar, abans de l'any 2023, l'establiment d'una zona de baixes emissions (ZBE) dins del seu terme municipal.

L'obligació establerta a l'article 14 esmentat té caràcter de llei bàsica i segueix la mateixa línia que 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.

D'acord amb la distribució de competències, en els darrers anys s'han endegat diverses iniciatives en els àmbits autonòmic, metropolità i municipal per combatre la contaminació atmosfèrica.

A escala autonòmica destaca el 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, aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol, prorrogat pel Decret 203/2009, de 22 de desembre, i que posteriorment ha estat substituït pel Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Govern de la Generalitat mitjançant l'Acord GOV/127/2014, de 23 de setembre.

A Catalunya, la Generalitat, els ens locals, les organitzacions i els agents socials i econòmics van subscriure l'Acord per a la millora de la qualitat de l'aire a Catalunya, que s'inclourà al nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Catalunya, i on les parts signants acordaren fer un pas endavant i assumir el compromís de treballar per implementar una zona de baixes emissions a tots els municipis catalans de més de 20.000 habitants abans d'acabar l'any 2025, amb un model general comú adaptable a les diferents realitats territorials, socials i ambientals dels municipis, que es converteixi en una oportunitat de generalització, encara més gran, de les zones de baixes emissions.

El 30 de juliol s'aprova el Decret 132/2024 pel que s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, un Pla ambiciós fruit dels acords presos a la Tercera Cimera de la Qualitat de l'Aire de 18 de març de 2022, que recull mesures que afecten 11 sectors. Aquest Pla no es limita a establir mesures per a les zones del territori de Catalunya que presenten superacions, sinó que és un projecte més ambiciós que pretén establir mesures per millorar la qualitat de l'aire i la salut de tota la ciutadania de Catalunya. Per això, tot el territori constitueix l'àmbit d'aplicació del Pla, tot i que determinades mesures s'apliquen només a les zones amb superacions. Així mateix, també s'aproven el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació i les determinacions normatives per al compliment dels objectius de qualitat de l'aire.

En l'àmbit metropolità, l'any 2017 es va aprovar el Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica amb l'objectiu de concretar mesures estructurals per poder-les executar a curt i a mitjà termini.

El 25 de juliol del 2017, l'AMB va aprovar les condicions de les restriccions de circulació a la zona de baixes emissions de les rondes de Barcelona en cas d'episodi de contaminació a partir del desembre del 2017, consensuades entre l'AMB i els ajuntaments de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

Atesa la necessitat de fer efectius els acords presos relatiu a l'automatització del control de la ZBE, el 21 de maig de 2019, el Consell Metropolità va aprovar, definitivament, el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions per a la creació i el funcionament del Registre metropolità de vehicles autoritzats a circular dins les zones de baixes emissions, així com per a la determinació de les condicions per inscriure-s'hi i del model de gestió.

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 primera Cimera de la Qualitat de l'Aire, 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 altres, de reduir en els 15 anys següents un 30 % de les emissions a l'atmosfera de contaminants d'efecte local, principalment el NO₂ i les PM₁₀. Aquest acord va ser refermat en la segona Cimera, el 25 de març de 2019.

La Resolució del Parlament Europeu sobre la situació d'emergència climàtica i mediambiental, de 28 de novembre de 2019, a l'apartat C.1, «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 hi manifesta el seu propi compromís».

En aquest sentit, convé destacar que l'Administració municipal té el deure i la potestat de restablir i preservar la bona qualitat de l'aire d'acord amb els paràmetres establerts a la legislació vigent, així com preservar la salut del conjunt de la població.

En aquest sentit, la corresponsabilitat de conservar i millorar la qualitat de l'aire correspon tant a l'Ajuntament com a la societat en el seu conjunt. L'Ajuntament també té el deure de vetllar per la conservació i protecció de l'ambient atmosfèric i l'obligació de fer complir a la ciutadania el deure de conservar-lo i protegir-lo, i, així mateix, de col·laborar en les actuacions dirigides a reduir o a eliminar les diferents formes de contaminació, de conformitat amb l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la legislació específica.

2.

En aquest context, aquesta ordenança es desenvolupa per proporcionar la cobertura normativa necessària i regular la mesura inclosa en l'esmentat Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica que consisteix a restringir la circulació dels vehicles més contaminants a la zona de baixes emissions (ZBE) de Castelldefels.

A escala municipal, l'Ordenança de Protecció de la Atmosfera regula els drets i deures de les persones de la ciutat envers la protecció de l'atmosfera, entre d'altres, i té com a finalitat la preservació, protecció, restauració i millora de la qualitat del medi ambient. No obstant això, tant aquesta ordenança com l'Ordenança de Circulació no regulen mesures de restriccions del trànsit, amb la qual cosa cal establir un instrument que aporti una visió estratègica i global. En aquest sentit, les disposicions la present ordenança són d'obligat compliment per a totes les persones que circulin dins la zona de baixes emissions de la ciutat.

L'Ajuntament de Castelldefels estableix mecanismes de coordinació administrativa amb la Generalitat de Catalunya i amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona per portar a terme accions conjuntes de senyalització i informació de la zona de baixes emissions.

Aquesta ordenança s'ha elaborat tenint en compte els principis que conformen la bona regulació a què es refereix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. En particular, compleix els principis de necessitat i eficàcia ja que es considera que la seva aprovació és l'instrument més adequat per aconseguir l'objectiu que es persegueix, és a dir, la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Castelldefels amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire. El principi de proporcionalitat es considera acomplert ja que l'Ordenança conté la regulació imprescindible per atendre les necessitats que s'han de cobrir i no comporta mesures restrictives de drets ni obligacions que no siguin imprescindibles. El principi de seguretat jurídica es garanteix, ja que la norma és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic. I el de transparència, perquè en el procés d'elaboració s'ha comptat amb la participació dels col·lectius concernits i s'han sol·licitat els informes corresponents. A més, se'n requereix la publicació per tal que entri en vigor. En aplicació del principi d'eficiència, aquesta ordenança contribueix a millorar l'eficàcia i a racionalitzar la gestió del trànsit de vehicles a la ciutat de Castelldefels.

3.

Entre les competències que ostenten els municipis està la d'exercir la potestat sancionadora reconeguda a l'article 4.1f) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local. Aquesta competència permet incorporar dins les ordenances municipals un quadre d'infraccions i sancions, que ha de ser flexible en matèries que afecten a l'interès local on existeix un ampli camp per a la regulació municipal (STC 131/2001).

La doctrina del Tribunal Suprem sobre els procediments d'elaboració de les ordenances municipals fa especial incís al principi de transició justa, pel que fa a la insuficiència de l'impacte econòmic i al fet que les mesures restrictives adoptades afectin a les persones amb menys capacitat econòmica.

Tant el principi de transició justa com el de proporcionalitat es consagren en la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, ja que aquesta regulació es limita al mínim imprescindible per portar a terme la transformació de l'economia espanyola, i dona els senyals necessaris perquè aquesta tingui lloc. És a dir, s'estableix la necessitat d'adoptar plans energètics i mesures concretes que consideren també les situacions de vulnerabilitat de col·lectius als que se'ls ha d'oferir mesures de recolzament en el procés de transició.

La jurisprudència considera que les limitacions i requisits per a la salvaguarda de raons d'interès general, com és la millora de la qualitat de l'aire i reducció de la contaminació atmosfèrica, han de ser proporcionades i el menys restrictives i distorsionadores de

l'activitat econòmica. Les mesures adoptades han de ser adequades per aconseguir el seu objectiu sense anar més enllà del necessari.

Els principis de transició justa i proporcionalitat engloben la necessitat d'establir plans genèrics i mesures concretes que considerin les situacions de vulnerabilitat de determinades àrees geogràfiques, o col·lectius als quals se'ls hauria d'oferir mesures de suport en el procés de transició. En aquest sentit, cal incidir en les conseqüències en el terreny de la economia, de la mobilitat i de la vida familiar i les necessitats importants de diferents sectors de la població, singularment els de menys capacitat econòmica, que son els més vulnerables davant les mesures restrictives implantades per arribar a aconseguir els objectius fixats en la present ordenança. Així mateix s'ha de comptar amb l'impacte que es generarà en l'activitat de les empreses, singularment en les més petites de les que operen en el mercat, i en els autònoms.

Existeix una molt reiterada doctrina constitucional en l'aplicació del principi constitucional de proporcionalitat, projectat en l'àmbit dels drets fonamentals i que opera en aquest cas amb la mateixa intensitat que el principi de transició justa. L'examen jurisdiccional del principi de proporcionalitat s'articula en examinar: la idoneïtat de les mesures adoptades per a la consecució de la finalitat legítima que es pretén, la seva necessitat per no existir una altra menys incisiva en el dret fonamental i d'eficàcia similar i la valoració del dret en cada cas compromès.

L'aplicació d'aquests principis són els una justifiquen l'establiment d'una *vacatio legis* del règim sancionador incorporat a la present l'Ordenança. Es posterga la seva aplicació al dia 1 de gener de l'any 2030.

Es considera una mesura que evita un impacte directe i immediat en l'economia de les famílies, especialment les més vulnerables, i les empreses i autònoms que operen en la nostra ciutat. Actualment el parc de vehicles als que se'ls hi restringirà la circulació pel centre de la ciutat és del 20%. És previsible que de forma ordinària, la flota de vehicles es renovi en els propers anys i es disminueixi aquest percentatge abans de finalitzar l'any 2029, sense que sigui necessària la coacció derivada de l'aplicació del règim sancionador. L'objectiu és disposar d'una flota renovada a l'any 2030, de manera que s'atorga un termini de transició perquè totes les persones i empreses puguin adaptar-se d'una manera gradual, i no comporti una càrrega sobrevinguda, que tindria especial incidència en els col·lectius més vulnerables.

Per tant, la *vacatio legis* es considera una mesura idònia per evitar l'afectació als drets dels ciutadans, i un perjudici sobrevingut i immediat en l'àmbit de l'economia, de la mobilitat i de la vida familiar. Es tracta de protegir les necessitats de diferents sectors de la població més vulnerable, singularment la ciutadania, persones autònomes i petites i mitjanes empreses amb menys recursos que resideixen i treballen a Castelldefels.

4.

Quant a l'estructura i al contingut, aquesta ordenança consta de quatre capítols, quinze articles, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria, una disposició final única i 4 annexos.

El capítol 1 conté les disposicions generals de l'Ordenança: la competència municipal en el que és objecte de regulació (article 1), l'objecte i la finalitat (article 2), l'àmbit d'aplicació de l'Ordenança (article 3) i les definicions dels conceptes més rellevants a l'efecte d'aquesta norma (article 4).

El capítol 2 concreta els aspectes relatius a la protecció de la qualitat de l'aire pel que fa a l'objecte d'aquesta ordenança, per tal d'emfatitzar-los: la xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica adherida al Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya (article 5).

El capítol 3 regula les mesures d'intervenció administrativa sempre en el marc del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre el trànsit, la circulació de vehicles de motor i la seguretat viària i, en el que resulti d'aplicació, en el Reial decret 320/1994, de 25 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament de procediment sancionador en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària. La mesura d'intervenció essencial és l'específica de la restricció del trànsit (article 6) en la ZBE, l'horari d'aquesta restricció (article 7) i els casos en què, excepcionalment, es pot autoritzar l'accés a la ZBE (article 8). Es fa una remissió al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions (article 9). S'estableixen les exempcions a les mesures de restricció de la circulació dels vehicles més contaminants (article 10) i les autoritzacions d'accés a la ZBE d'aquests vehicles (article 11), de conformitat amb el Reglament metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les ZBE. Finalment, en aquest capítol es regula el sistema de control del compliment de la mesura de restricció (article 12) i el seguiment dels seus efectes en la qualitat de l'aire a la ciutat (article 13).

El capítol 4 regula el règim sancionador: el procediment (article 14) i el tipus infractor i la sanció corresponent (article 15).

En aquest sentit, cal posar de manifest que l'article 76 (lletra z3) del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, modificat per la Llei 18/2021, de 20 de desembre, tipifica com a infracció greu no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols davant d'episodis de contaminació i de les zones de baixes emissions, i d'acord amb l'article 80.1 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de

motor i seguretat viària, aquesta infracció greu és sancionable amb una multa de 200 euros.

Les disposicions transitòries primera i segona estableixen per a quines categories de vehicles es difereixen els efectes de l'Ordenança i la data d'inici dels efectes del capítol 4.

La disposició derogatòria única indica expressament les disposicions municipals que resten derogades.

La disposició final única, en atenció a raons d'interès públic, estableix l'entrada en vigor de l'Ordenança per tal de poder aplicar immediatament les mesures que conté.

L'annex 1 delimita la ZBE i concreta la delimitació al municipi de Castelldefels.

L'annex 2 recull la definició de vehicles contaminants.

L'annex 3 recull la definició de vehicles singulars.

L'annex 4 recull els vehicles els titulars dels quals poden obtenir les autoritzacions previstes perquè s'acosten a l'edat de jubilació.

Capítol 1

Disposicions generals

Article 1. Competència municipal

Correspon a l'Ajuntament, d'acord amb les competències que li atribueix la legislació general i específica, adoptar les mesures en relació amb la protecció de la qualitat de l'aire, la protecció de la salut pública davant del risc de contaminació i les mesures especials de regulació i ordenació del trànsit. En concret, correspon a l'Ajuntament, d'acord amb el Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, la restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius ambientals, així com, pels mateixos motius, acordar 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.

Article 2. Objecte i finalitat

1. És objecte d'aquesta ordenança establir els criteris de circulació per la zona de baixes emissions (ZBE) inclosa dins el terme municipal de Castelldefels a què es refereix l'article 3.1, amb l'objectiu de reduir les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit rodat, atès que aquest factor és el que més contribueix als nivells de contaminació d'efecte local de la ciutat.
2. Aquesta ordenança té la finalitat de reduir la contaminació ambiental de la ciutat perquè es mantingui sota el lílindar màxim recomanat per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), de preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, i de fer complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts.
3. L'Ordenança té també per objecte donar compliment a l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

Article 3. Àmbit d'aplicació

1. L'àmbit territorial d'aplicació d'aquesta ordenança abasta la part de la zona de baixes emissions (ZBE) metropolitana inclosa en el terme municipal de Castelldefels d'acord amb la delimitació geogràfica i temporal establerta i descrita a l'annex 1.
2. Segons el decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire. Determina a l'article 19 que les ZBE han de comptar amb una superfície mínima del 25% del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial del municipi o, en el cas de ZBE

supramunicipals, de cadascun dels municipis afectats en un termini de 4 anys des de la implantació inicial de la ZBE. Aquesta superfície només s'ha d'assolir si no es compleixen el requeriments del punt 2 de l'article 19 del decret. A l'annex 1 de l'ordenança, es descriu la possible ampliació de la ZBE de Castelldefels que s'implantarà només en el cas que no es compleixin els requeriments del decret.

3. Tots els vehicles de motor més contaminants que circulin dins de la part de la ZBE inclosa en el terme municipal de Castelldefels a què es refereix l'apartat 1 estan subjectes als preceptes d'aquesta ordenança, amb les excepcions que s'hi estableixen.

Article 4. Definicions

1. Als efectes d'aquesta ordenança s'entén per:

a) *Zona de baixes emissions (ZBE)*: l'àrea delimitada del municipi en la qual es restringeix la circulació dels vehicles més contaminants definits en aquest article, d'acord amb la delimitació establerta a l'annex 1.

b) *Zona de baixes emissions (ZBE) metropolitana*: l'àrea delimitada pel conjunt de ZBE dels municipis metropolitans de l'Àrea Metropolitana de Barcelona en la qual es restringeix la circulació dels vehicles més contaminants.

c) *Vehicle de motor*: el vehicle proveït de motor per a la seva propulsió.

d) *Vehicles més contaminants*: els vehicles que compleixen les característiques que es detallen a l'annex 2.

e) *Vehicles de serveis d'emergència i essencials*: els vehicles que es relacionen a la lletra B de l'article 4.1 del Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

f) *Vehicles històrics*: els vehicles que siguin considerats com a històrics, d'acord amb el que estableix el Reial decret 1247/1995, de 14 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de vehicles històrics.

g) *Vehicles clàssics*: els vehicles que tinguin aquesta consideració de conformitat amb la Llei 16/2017, d'1 d'agost, de canvi climàtic.

2. Les referències normatives a les quals es fa referència a l'apartat anterior s'entenen sense perjudici de les modificacions que es produeixin amb posterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta ordenança.

Capítol 2

Protecció de la qualitat de l'aire

Article 5. Xarxa de vigilància i previsió de la qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana

1. Aquesta ordenança s'aplicarà en coordinació amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Administració general de l'Estat i l'Administració de la Generalitat de Catalunya.
2. La xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica (XVPCA) està adscrita administrativament al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, d'acord amb la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric i l'Ordre de 20 de juny de 1986, per la qual s'estableix l'estructura i el funcionament de la XVPCA.
3. La XVPCA monitoritza l'estat de la qualitat de l'aire contínuament i en múltiples punts de la geografia catalana, d'acord amb la normativa esmentada al paràgraf anterior.
4. La informació de la XVPCA està disponible al web del Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

Capítol 3

Mesures d'intervenció administrativa

Article 6. Mesura específica de restricció del trànsit

Per motius de salut pública i de qualitat de l'aire, amb caràcter general i en els termes establerts en la present ordenança, es prohibeix la circulació per la zona de baixes emissions inclosa dins del terme municipal de Castelldefels a què es refereix l'article 3.1. als vehicles definits com a més contaminants previstos a l'article 4 d'aquesta ordenança.

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

Article 7. Horaris de restricció del trànsit

La mesura establerta a l'article 6 és d'aplicació tots els dies laborables, de dilluns a divendres, en horari de 7.00 a 20.00 hores.

Article 8. Mesures excepcionals de restricció del trànsit

1. La declaració d'episodi ambiental de contaminació de l'aire per part de l'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat de Catalunya comporta l'activació simultània del Protocol d'actuació davant d'episodis d'alta contaminació atmosfèrica i les mesures establertes al decret d'alcaldia que s'aprovi a aquest efecte.
2. Amb caràcter excepcional, per raons d'interès general, es pot autoritzar l'accés a la ZBE mitjançant una resolució motivada de l'alcalde o alcaldessa.

Article 9. Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions

1. L'Àrea Metropolitana de Barcelona disposa i gestiona el Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, el qual es regula amb el corresponent Reglament aprovat el 21 de maig del 2019.
2. Les persones que siguin titulars de vehicles als quals es refereix l'annex 2 que vulguin beneficiar-se de les autoritzacions d'accés previstes a l'article 11 els han d'inscriure en el Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.
3. Els vehicles estrangers que no estiguin inscrits al Registre metropolità no poden circular dins de la ZBE, sense perjudici del que disposa l'article 11.

Article 10. Exempcions a les mesures de restricció de la circulació de vehicles més contaminants

1. No estan afectats per la restricció establerta a l'Article 6 els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents:
 - a) Vehicles dedicats al transport de persones amb mobilitat reduïda (VPMR), segons la definició continguda al Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.
 - b) Vehicles de serveis, que presten serveis d'emergència i essencials, segons la definició continguda a l'article 4.1 de la present ordenança.

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

d) Vehicles amb matrícula estrangera que compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE i que no estiguin identificats a la base de dades de la Direcció General de Trànsit.

2. Per gaudir de l'exempció establerta al paràgraf 1 cal, en qualsevol cas, que el vehicle hagi estat inscrit amb validesa al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, en els termes i les condicions que s'estableixin en el Reglament d'aquest Registre o complir els requisits establerts reglamentàriament a aquest efecte per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Article 11. Autoritzacions d'accés a la zona de baixes emissions

1. Poden obtenir l'autorització per accedir a la ZBE a què es refereix l'article 3.1 els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents:

a) Autorització diària per accedir a la ZBE i circular-hi esporàdicament:

(i) Vehicles que accedeixin o circulin esporàdicament dins la ZBE. En aquesta categoria també s'hi inclouen l'accés i la circulació esporàdica per 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, el 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.

b) Autorització temporal per accedir a la ZBE i circular-hi esporàdicament en atenció al servei singular que presten:

(i) Vehicles singulars segons la classificació per criteris d'utilització establerts a l'annex 3 d'aquesta ordenança.

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

(iii) Vehicles que transportin persones a les quals han diagnosticat malalties que requereixen tractaments mèdics de manera periòdica.

(iv) Vehicles registrats al Llibre Taller Electrònic de la Direcció General de Trànsit amb què els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques, d'acord amb el que estableix el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

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

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

(i) Els vehicles de les categories recollides a l'annex 4 el titular dels quals acrediti que es compleixen de les dues circumstàncies següents:

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

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

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

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

Als efectes d'aquesta ordenança, s'entén per unitat familiar la formada pel sol·licitant, el cònjuge o parella de fet i els infants o adolescents menors de 25 anys.

Per al còmput de la renda es tindran en compte els ingressos bruts anuals de l'exercici anterior a l'any en curs del sol·licitant i, si escau, els del cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afecte (ingressos bruts que es corresponen amb la base imposable general de l'IRPF o la capçalera d'imputacions aportada per l'AEAT).

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

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

2. Per gaudir de les autoritzacions previstes a l'apartat 1 cal que el vehicle estigui inscrit prèviament amb validesa al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions o complir els requisits reglamentàriament establerts a aquest efecte per l'Àrea Metropolitana de Barcelona i, a més, que el seu titular sol·liciti l'autorització corresponent al registre esmentat com a màxim 24 hores després del moment en què efectivament s'hagi accedit a la ZBE, llevat que l'accés hagi estat motivat per una urgència mèdica degudament acreditada, cas en què es pot tramitar en el termini de tres dies, comptats a partir del mateix dia en què hagi tingut lloc l'accés.

3. El nombre màxim d'autoritzacions diàries per accedir esporàdicament a la ZBE, previstes a la lletra a) de l'apartat 1 d'aquest article, és de 24 anuals, llevat que per decret d'alcaldia es modifiqui aquest número, quan concorrin circumstàncies degudament motivades a l'expedient administratiu.

4. Sens perjudici del nombre d'autoritzacions establertes, els vehicles previstos en l'apartat 1.c) d'aquest article poden sol·licitar al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions les autoritzacions que siguin necessàries per poder realitzar aquest transport.

Article 12. Sistema de control i senyalització

1. El control del compliment de les disposicions de la present ordenança es fa automàticament mitjançant un sistema de lectura de matrícules i la plataforma tecnològica de l'AMB sens perjudici de les facultats que la Policia Local tingui assignades.

2. La zona de baixes emissions de Castelldefels s'ha de senyalitzar de manera clara i reconeixible en els diferents punts d'accés, utilitzant la senyalització habilitada a aquest efecte per la Direcció General de Trànsit (DGT).

3. La senyalització de trànsit ha d'indicar els tipus de vehicles que hi tinguin permès l'accés.

Article 13. Seguiment dels efectes de la mesura de restricció en la qualitat de l'aire de Castelldefels.

Correspon a l'Ajuntament analitzar els resultats produïts per l'aplicació de la mesura de restricció i el seu efecte en la qualitat de l'aire i en altres aspectes de la ciutat.

Capítol 4

Règim sancionador

Article 14. Procediment sancionador

El procediment administratiu per a l'exercici de la potestat sancionadora de l'Ajuntament es regeix per Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i supletòriament per Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Article 15. Infracció i sanció

- a) La infracció tipificada en aquesta ordenança se sanciona de conformitat amb el que disposa l'article 76 (lletra z3) del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.
- b) Infracció greu:

No respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació de la zona de baixes emissions.
- c) La sanció a la infracció tipificada en l'apartat b) com a greu se sanciona amb una multa de 200 euros, de conformitat amb el que disposa l'article 80.1 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.
- d) La sanció establerta a l'apartat anterior pot incrementar-se en un 30 per cent de la seva quantia mínima en cas de reincidència, en aplicació del previst a l'article 81 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual

s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària. S'entén que hi ha reincidència quan s'ha comès en el termini d'un any més d'una infracció de la mateixa naturalesa, quan així hagi estat declarat per resolució ferma.

- e) En la fixació de les sancions de multa es té en compte que, en qualsevol cas, la comissió de la infracció no resulti més beneficiosa per a la persona que ha comès la infracció que el compliment de la norma infringida.
- f) Els ingressos obtinguts per les sancions establertes en la present ordenança es destinen a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible.

Disposició addicional única

Els preceptes d'aquesta ordenança que apliquin aspectes de legislació de l'estat o autonòmica, i en especial el règim sancionador previst a la normativa sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària que es transcriu al capítol 4, s'entenen automàticament modificats en el moment en què es produeixi una revisió de la normativa.

Disposició transitòria primera

Règim transitori aplicable als titulars dels vehicles als quals sigui d'aplicació l'article 11.1.c.i.

1. Els vehicles de les categories recollides a l'annex 4 als titulars dels quals els sigui d'aplicació la segona circumstància de l'article 11.1.c.i, poden obtenir l'autorització d'accés i circulació a la zona de baixes emissions. Aquest termini de 5 anys és comptador des de la data de vigència de la present ordenança.
2. Els titulars dels vehicles al quals es refereix l'apartat 1 poden presentar la sol·licitud corresponent a partir de l'entrada en vigor de la present ordenança.
3. L'autorització a la qual fa referència l'apartat 1 té una vigència d'un any i es podrà renovar anualment per un període màxim de 5 anys.
4. Necessàriament l'autorització a què fa referència l'apartat 1 s'extingeix en el moment en què es jubila el titular del vehicle.

Disposició transitòria segona

Les disposicions contingudes en el capítol 4 d'aquesta ordenança que corresponen al règim sancionador entraran en vigor el dia 1 de gener de 2030 només per als vehicles de les categories M1 i L amb les excepcions compreses en la disposició transitòria tercera.

Disposició transitòria tercera

Les disposicions contingudes en el capítol 4 entraran en vigor a partir del dia 1 de juliol de 2030 en els casos dels vehicles que es descriuen a continuació:

1. Vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3.
2. Vehicles de les categories M1 i L sempre que el seu titular acrediti uns ingressos econòmics anuals per al global dels conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a dues vegades l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si escau:

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

L'ens gestor del Registre metropolità assumirà la potestat d'efectuar les consultes necessàries a l'efecte de comprovar que es compleixen les condicions requerides, i revisar-les fins a l'extinció del dret. Per verificar el compliment de les condicions requerides, l'AMB podrà consultar els organismes següents: Agència Estatal d'Administració Tributària (AEAT), Institut Nacional de Seguretat Social (INSS), Servei d'Ocupació Pública Estatal (SEPE), Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC), Tresoreria General de la Seguretat Social (TGSS), Padró Municipal d'Habitants (PMH) i Direcció General de la Policia (DGP).

Disposició derogatòria

Amb l'entrada en vigor d'aquesta ordenança, queden derogats qualsevol altra disposició de rang igual o inferior que s'oposi a aquesta ordenança o que la contradigui.

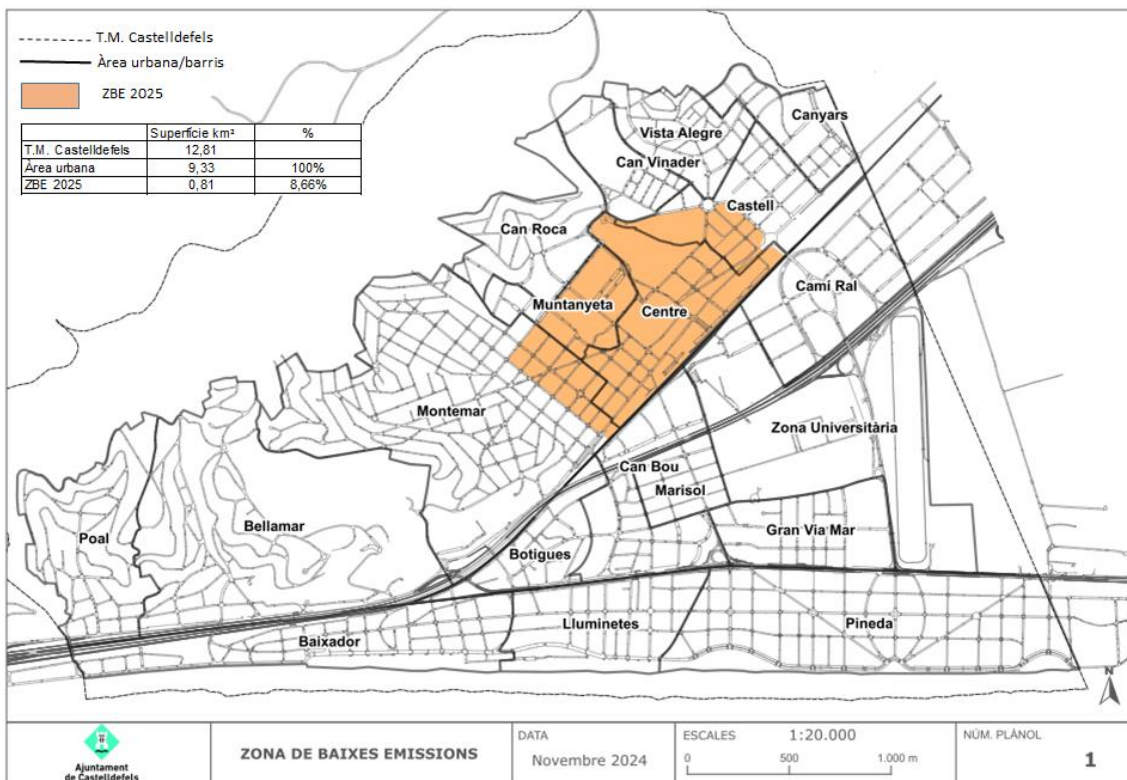
Disposició final única

Aquesta ordenança entra en vigor l'endemà de la publicació del text íntegre al *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona*, sens perjudici de la publicació de la ressenya en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*. La publicació s'efectuarà un cop hagi tingut lloc l'aprovació definitiva i el transcurs del termini de 15 dies hàbils, previst a l'article 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local.

Annex 1. Zona de baixes emissions

Fase 1 (2025): La ZBE projectada representa la zona més cèntrica i de major densitat de trànsit i de població de la ciutat de Castelldefels. La zona queda delimitada per:

L'avinguda Manuel Girona a l'est, l'av. Lluís Companys i l'av. 311 al nord, l'av. 302 i l'av. 303 a l'oest i les vies del ferrocarril pel sud. La superfície total representa un 9% de la zona urbana de Castelldefels i un 28,22% de la població.



Fase 2 (2029): Tal i com dicta l'article 19 del DECRET 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire. En 4 anys des de la implantació de la ZBE, la superfície mínima ha de ser del 25% de la superfície urbana. Segons el punt 2 es poden admetre ZBE que comptin amb una superfície inferior al 25% sempre que es compleixin, alhora, els requeriments següents:

- a) Es justifiqui tècnicament la impossibilitat d'implantar una ZBE amb l'extensió prevista a l'apartat 1.

b) S'aportin les màximes evidències possibles conforme es compleixen els objectius de qualitat de l'aire i mitigació del canvi climàtic. Cal que la valoració de l'impacte de la ZBE en termes de reduccions d'emissions es realitzi tenint en compte l'efecte de les restriccions establertes, de les exempcions previstes i del calendari d'aplicació.

c) S'estableixin mesures complementàries que permetin contribuir sinèrgicament als objectius de la ZBE. Es consideren mesures complementàries, entre d'altres, les que suposin un increment de la tarifació de l'aparcament regulat i una reducció del nombre de places d'aparcament en superfície i les intervencions urbanes per a la pacificació del trànsit rodat.

d) Es prevegi un mecanisme de seguiment i avaluació que tingui en compte la comprovació de l'assoliment de les reduccions esperades, amb el compromís d'adoptar mesures addicionals per fer front a possibles desviaments que es detectin. La

En el cas que no es puguin acomplir els requisits anteriors, la ZBE de Castelldefels s'ampliarà segons les directrius, necessitats i criteris que millor garanteixen l'assoliment dels objectius ambientals.

Annex 2. Vehicles més contaminants

La condició de vehicle més contaminant s'assoleix si es compleixen els dos requisits següents:

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

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

- b) No tenir assignat cap distintiu ambiental segons la classificació dels vehicles a causa del potencial contaminant.

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

Annex 3. Vehicles singulars segons criteris d'utilització i que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE

Els vehicles que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE per la seva singularitat d'ús o constitució són únicament els vehicles de les categories següents, d'acord amb el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre:

CLASSIFICACIÓ PER GRUP D'UTILITZACIÓ		DESCRIPCIÓ	CATEGORIA HOMOLOGACIÓ
05	Escola de conductors	Automòbil destinat a les pràctiques de conducció	N2, N3, M2, M3
10	Plataforma	Vehicle destinat al transport de mercaderies sobre una superfície plana sense proteccions laterals	N2, N3
11*	Caixa oberta	Vehicle destinat al transport de mercaderies en un receptacle obert a la part superior. Els laterals poden ser abatibles o fixos	N2, N3
12	Portacontenidors	Vehicle construït per al transport de contenidors mitjançant dispositius expressament adequats per subjectar-los	N2, N3
13	Gàbia	Vehicle especialment adaptat per al transport d'animals vius	N2, N3
15	Portavehicles	Vehicle especialment adaptat per al transport d'altres vehicles	N2
16	Sitja	Vehicle concebut especialment per al transport de matèries sòlides, pulverulentes o granuloses en dipòsit tancat, i amb mitjans auxiliars o sense per carregar-les o descarregar-les	N2. N3
17	Basculant	Vehicle proveït d'un mecanisme que permet portar o girar la	N2. N3

		caixa per fer la descàrrega des del lateral o des del darrere	
18	Dúmpers	Camió basculant de construcció molt reforçada, de gran maniobrabilitat i apte per a tot tipus de terreny	N2, N3
19	Bateria de recipients	Vehicle destinat al transport de càrrega en un grup de recipients fixos amb un sistema de connexió entre si	N2, N3
22	Blindats	Vehicle destinat al transport de persones o mercaderies, de caixa tancada reforçada especialment amb un blindatge	N1, N2, N3
27	Cisterna	Vehicle destinat al transport a granel de líquids o de gasos líquats	N2, N3
28	Cisterna isotèrmica	Cisterna construïda amb parets aïllants que permeten limitar els intercanvis de calor entre l'interior i l'exterior	N2, N3
30	Cisterna frigorífica	Cisterna isotèrmica proveïda d'un dispositiu de producció de fred individual o col·lectiu per a diversos vehicles de transport (grup mecànic de compressió, màquina d'absorció, etc.) que permet abaixar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la constant en uns valors determinats	N2, N3
31	Cisterna calorífica	Cisterna isotèrmica proveïda d'un dispositiu de producció de calor que permet elevar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la a un valor pràcticament constant	N2, N3
47	RTV	Vehicle especialment condicionat per a emissores de ràdio o televisió	N1, N2, N3

49	Taller o laboratori	Vehicle condicionat per al transport d'eines i peces de recanvi que permetin efectuar reparacions	N1, N2, N3
50	Biblioteca	Vehicle adaptat i condicionat permanentment per a la lectura i l'exposició de llibres	N1, N2, N3, M3
51	Botiga	Vehicle especialment adaptat i condicionat permanentment per a la venda d'articles	N1, N2
52	Exposició o oficines	Vehicle especialment adaptat i condicionat permanentment per al seu ús per a exposicions o oficines	N2, N3
53	Grua d'arrossegament	Automòbil equipat amb dispositius que permeten arrossegar un altre vehicle tot elevant-se parcialment	N1, N2, N3
54	Grua d'elevació	Vehicle equipat amb dispositius que permeten elevar càrregues, però no transportar-les (no inclou els vehicles amb dispositius d'autocàrrega)	N1, N2, N3, N3G
56	Formigonera	Vehicle especialment construït per al transport d'elements constitutius del formigó, i que pot efectuar la mescla durant el transport	N3, N3G
58	Vehicle per a fires	Vehicle adaptat per a maquinària de circ o fires recreatives ambulants	N1, N3
60	Extractor de fangs	Vehicle dotat d'una bomba d'absorció per a la neteja de pous morts i embornals	N2, N3
61	Autobomba	Vehicle equipat amb una autobomba de pressió per al moviment de materials fluidificats	N2, N3

62	Grup electrogen	Vehicle equipat amb els elements necessaris per a la producció d'energia elèctrica	N2, N3
66	Bomba de formigonar	Vehicle autobomba especialment dissenyat per al moviment de formigó fluid	N3
67	Perforadora	Vehicle destinat a fer perforacions profundes al sòl	N2, N3
76	Reg asfàltic	Vehicle destinat a escampar i estendre sobre els diferents paviments betum asfàltic fluïdificat	N1, N2, N3
77	Pintabandes	Vehicle utilitzat per pintar línies de senyalització al sòl	N1, N2, N3
78	Llevaneu	Vehicle de motor destinat exclusivament a retirar la neu de les calçades i els camins	N2, N3

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

Annex 4. Vehicles els titulars dels quals poden obtenir les autoritzacions previstes a l'apartat 1.c.i de l'article 11 perquè s'acosten a l'edat de jubilació

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

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