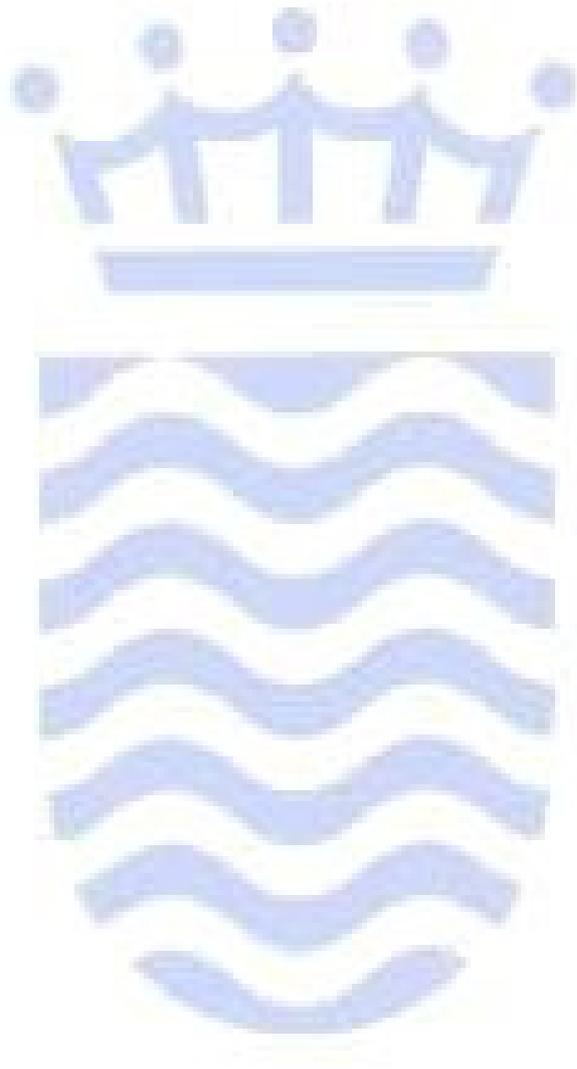


# ORDENANZA SOBRE LA CREACIÓN Y GESTIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES



## ÍNDICE

Introducción.  
Preámbulo.

Artículo 1.- Objeto.  
Artículo 2.- Ámbito de aplicación.  
Artículo 3.- Competencia municipal para regular la ZBE.  
Artículo 4.- Definiciones y Características.  
Artículo 5.- Implantación de la ZBE y coherencia con instrumentos de planificación.  
Artículo 6.- Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica.  
Artículo 7.- Señalización de la ZBE.  
Artículo 8.- Medidas de Intervención  
Artículo 9.- Medidas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.  
Artículo 10.- Medidas complementarias para la mejora de la calidad del aire.  
Artículo 11.- Vehículos autorizados para acceder a la ZBE.  
Artículo 12.- Registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE.  
Artículo 13.- Sistema de control y Protección de datos.  
Artículo 14.- Estacionamiento en la ZBE.  
Artículo 15.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de CyD.  
Artículo 16.- Corresponsabilidad ciudadana.  
Artículo 17.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE.  
Artículo 18.- Régimen sancionador e infracciones.

Disposición transitoria primera.  
Disposición derogatoria única.  
Disposición final primera. Habilitación para modificar los anexos.  
Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Anexo 1. Delimitación y criterios de implantación de la ZBE.  
Anexo 2. Vehículos, autorizaciones, categorías y exenciones.

## 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 (En adelante 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 verse reducidos o atenuados mediante la adopción de ZBE y otras medidas de adaptación al cambio climático en el ámbito urbano.

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.

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 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<sub>2,5</sub> (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión, TSP), y del 30,6% del total de emisiones de NO<sub>x</sub> a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente si nos centramos en las zonas urbanas.

En las zonas urbanas pueden existir emisiones derivadas de los sistemas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria que usan como fuente energías fósiles y que añadidos a un 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 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 vida de los ciudadanos.

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 ZBE 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 las ZBE, en las que se prevé la limitación del acceso a los vehículos contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos que el PNIEC y PNCCA han establecido.

Los principales mecanismos jurídicos 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 Climático, en su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados, tengan Planes de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) y zona de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, publicado en el BOE al día siguiente, en su segundo artículo indica que las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa.

Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas ZBE, 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.

Las ZBE deberán estar alineadas con el objetivo del Plan Integrado de Energía y Clima (2021-2030) de una reducción significativa de los desplazamientos urbanos en vehículo privado motorizado en términos de 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 todo 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 sonora.

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 ZBE y, en caso de que se produzcan desviaciones significativas y continuadas con respecto a los mismos, modificar el proyecto de ZBE correspondiente.

## **Preámbulo**

El artículo 45.1 de la Constitución española (en adelante CE) 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 45.2 de la CE, establece que los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

En el ámbito europeo, la normativa 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, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

En nuestro ordenamiento jurídico interno, es la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, la que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España. Su artículo 16.4 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.

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.

Pero a nivel general y con efectos en todas las administraciones, es el artículo 27.2 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, el 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.

También y de manera concreta el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial, aprobado 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, la 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.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, 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 (En adelante ZBE) y también aplicable a 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 Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.

La Ordenanza Municipal de Circulación de Jerez de la Frontera hace referencia en el artículo 10 ter. Punto 1, a la pacificación de las vías urbanas con el fin de reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, y en el Punto 4 a las Áreas de tráfico restringido, que conforman aquellas calles o vías urbanas en las que el

Ayuntamiento, por motivos medioambientales, establece la prohibición total o parcial de la circulación rodada y estacionamiento de todos o algunos vehículos. El objetivo de mejora de calidad del aire en las ZBE 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.

Por ello, el establecimiento de las ZBE es una obligación legal desarrollada reglamentariamente y deberá ser regulada por los Ayuntamientos por medio de ordenanza municipal, que podrá estar incluida en las normas de movilidad sostenible o como norma separada o independiente.

El procedimiento sancionador, así como el régimen de sanciones de las ZBE se sustenta exclusivamente en el apartado Z del artículo 76 "Infracciones graves" del citado texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial.

Sin perjuicio de todo lo comentado, hay que tener en cuenta que en un territorio la calidad del aire no solo depende de variables locales, también se ve afectada por factores externos al ámbito local, como lo son los factores de ámbito regional, nacional, continental y mundial, así como los propios factores meteorológicos que influyen en la zona y condicionan sus aspectos ambientales.

Esta Ordenanza que establece las ZBE del municipio de Jerez de la Frontera, regula inicialmente su objeto, finalidad, ámbito de aplicación, competencia y medidas de implementación. Dentro de la competencia municipal se confiere una delegación de la Ordenanza a la modificación de sus anexos mediante aprobación en Junta de Gobierno Local.

También se contemplan como contenido de la Ordenanza, los contaminantes, las medidas de intervención municipal, las medidas específicas de restricción de tráfico, la señalización y la coherencia con la planificación municipal. El acceso de vehículos, circulación y estacionamiento en la ZBE se autoriza en la Ordenanza a través del registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE.

La Ordenanza también trata del sistema de control y la protección de datos; la corresponsabilidad ciudadana y la atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE.

A la Ordenanza se les incorporan dos anexos, el primero relativo a la delimitación y criterios de implantación de la ZBE, el segundo relativo a los vehículos, autorizaciones, categorías y exenciones.

La presente Ordenanza guarda relación con el objetivo de hacer de Jerez una ciudad más sostenible y por ello además de concretar la ZBE, impulsa otras medidas como el calmado del tráfico y la potenciación del transporte público.

## **Artículo 1.- Objeto.**

Esta Ordenanza Municipal establece la creación y los criterios de funcionamiento y delimitación de la zona de bajas emisiones (ZBE) de la ciudad de Jerez de la Frontera, según determina la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, así como diversa normativa citada en párrafos precedentes.

Se entiende por ZBE: 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.

Esta ZBE se orienta hacia el fomento de la movilidad sostenible, la desincentivación de las alternativas más contaminantes y la educación ciudadana para generar hábitos más saludables, con el objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera procedentes del tráfico rodado, puesto que este es el origen más importante de los niveles de contaminación de efecto local de las ciudades.

Las actuaciones en las ZBE se deben conjugar con mejoras del espacio público para peatones y ciclistas que han de ser los protagonistas de la movilidad urbana, e incrementar la masa verde y arbórea, ya que ésta contribuye de manera muy eficaz a mejorar el espacio público y reducir la temperatura ambiente.

Debido a que Jerez de la Frontera no tiene problemas importantes de contaminación derivada de la movilidad urbana, la ZBE no se plantea como un instrumento para la restricción de derechos o a la prohibición del uso del automóvil, sino como uno correctivo de las inercias actuales para evitar tener dichos problemas en el futuro.

## **Artículo 2.- Ámbito de aplicación**

El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca la parte de la zona de bajas emisiones (ZBE) del centro histórico de intramuros de Jerez de la Frontera, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 1.

Todos los vehículos que circulen por el ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza quedarán sujetos a la misma, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, como se detalla posteriormente siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos.

Las regulaciones establecidas en esta Ordenanza se plantean para determinar resultados, mediante su monitorización y seguimiento, que permitan adecuar e implementar las medidas más eficaces, minimizando el impacto en la vida de los ciudadanos. Las medidas son por tanto reversibles o ampliables en función de los resultados obtenidos, planteando siempre las soluciones que generen el mayor beneficio medioambiental y menor impacto socioeconómico en el tejido productivo y la vida diaria de los ciudadanos.

### **Artículo 3.- Competencia municipal para regular las ZBE.**

Conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.

La competencia para el establecimiento y regulación de la ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:

- a) Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo art. 14.3,a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios.
- b) El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y para el cierre de determinadas vías.
- c) Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

### **Artículo 4. Definiciones y Características**

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

#### 1. Zona de Bajas Emisiones:

Se entiende como Zona de Bajas Emisiones lo establecido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y en los reglamentos que desarrollen este marco jurídico definiendo sus determinaciones y contenidos.

La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de la ciudad de Jerez de la Frontera es el área delimitada por el interior de la zona intramuros del centro histórico que está conformada por las calles interiores del área delimitada por el perímetro que configuran las siguientes calles:

Porvera, Larga, Lancería, Plaza del Arenal, Plaza Monti, Manuel María González, Arco del Arroyo, Puerta de Rota, Ronda del Caracol, Muro y Ancha, de acuerdo con la delimitación establecida en el Anexo 1. Estas calles que delimitan el perímetro no se incluyen en la ZBE.

En el interior de este perímetro se establecen dos zonas:

- **Zona 1:** Ubicada en la zona este de la ZBE, está conformada por las calles del área delimitada por el perímetro que configuran las siguientes calles: Larga, Lancería, Plaza del Arenal, Plaza Monti, Pozuelo, Plaza Vargas, Letrados, Plaza Asunción, José Luis Díez, Padre Luis Bellido, Plaza Plateros, Tornería, Plaza del Clavo, Horno; según plano de Anexo 1.

En el Anexo 1 de esta Ordenanza se relacionan todas las calles incluidas en la Zona 1 de la ZBE.

En el interior de este perímetro se fomentará el uso peatonal del espacio público, manteniendo el tráfico rodado únicamente para acceso a las viviendas y/o garajes, para el transporte de mercancías y suministros para el comercio en el horario establecido y para los vehículos autorizados según el Anexo 2, monitorizando los niveles de contaminación.

- **Zona 2:** Está conformada por las calles interiores del área delimitada por el perímetro que configuran las siguientes calles: Porvera, Tornería, Sedería, Chapinería, José Luis Díez, Amargura, Plaza Vargas, Pozuelo, Manuel María González, Arco del Arroyo, Puerta de Rota, Ronda del Caracol, Muro y Ancha; según plano de Anexo 1.

En el interior de este perímetro se fomentará el calmado del tráfico mediante la proliferación de plataformas únicas, con preferencia de peatones, disminución considerable de la velocidad, que desincentivan el paso de vehículos por zonas interiores para reducir la contaminación del aire y acústica para los residentes, estando el Ayuntamiento facultado a establecer restricciones de uso y acceso a la Zona 2 de la ZBE en los términos establecidos en esta Ordenanza y monitorizando los niveles de contaminación.

## 2. Tipos de vehículos:

- Vehículo de motor: vehículo provisto de motor para su propulsión.
- Vehículos más contaminantes: los vehículos de motor que cumplen los requisitos que se detallan en el Anexo 2
- Vehículos de servicios: son los así establecidos en el momento de la entrada en vigor de esta ordenanza, según se detalla en el Anexo 2.

## 3. Indicadores de calidad del aire:

- Dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>): subproducto formado en los procesos de combustión a altas temperaturas, como en los vehículos motorizados y las plantas eléctricas. Por ello es un contaminante frecuente en zonas urbanas que afecta principalmente al sistema respiratorio.

El límite anual fijado por directiva europea es 40 microgramos/m<sup>3</sup> y un valor límite horario de 200 microgramos/m<sup>3</sup> que no podrá superarse más de 18 horas al año.

- Partículas PM<sub>10</sub>: pequeñas partículas sólidas o líquidas dispersas en la atmósfera cuyo diámetro aerodinámico es menor que 10 micras. Pueden darse por causas

naturales como los incendios forestales o las nubes de polvo sahariano o por la acción del hombre (causas antropogénicas como actividades industriales, la contaminación generada por la combustión en los automóviles, resuspensión de polvo por actividades agrícolas o de construcción y quema agrícola entre otros). Valor límite diario de PM10 para la protección de la salud humana  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (valor medio en 24 h, que no debe superarse en más de 35 ocasiones por año civil).

- Materia particulada 2.5 o PM2.5: son partículas suspendidas en el aire que tienen un diámetro de menos de 2.5 micras. La materia particulada incluye sustancias químicas orgánicas, polvo, hollín y metales. En concreto las PM2.5 pueden provenir de todas las clases de combustión, como la de los automóviles, camiones, fábricas, quemados de madera, quemados agrícolas y otras actividades. Se les considera actualmente como el principal contaminante atmosférico con efectos nocivos sobre la salud derivado del tráfico de vehículos contaminantes. Valor límite anual para la protección de la salud en los Estados Miembros de la Unión Europea  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en año natural.

- Ozono troposférico (O3): Es un contaminante secundario, esto es que se forma a partir de reacciones fotoquímicas complejas con intensa luz solar entre contaminantes primarios como son los óxidos de nitrógeno (NO, NO2) y compuestos orgánicos volátiles (COV). Los óxidos de nitrógeno se generan en los procesos de combustión y especialmente por el tráfico rodado. Los compuestos orgánicos volátiles se generan a partir de un número de fuentes variado, transporte por carretera, refinerías, pintura, limpieza en seco de tejidos, y otras actividades que implican el uso de disolventes. Es un potente oxidante que produce efectos adversos en la salud humana.

- Dióxido de azufre (SO2): es un gas incoloro soluble en agua y en contacto con ella se convierte en ácido sulfúrico. Durante su proceso de oxidación en la atmósfera, este gas forma sulfatos. Estos sulfatos forman parte del material particulado PM10. En presencia de humedad el dióxido de azufre forma ácidos en forma de aerosoles y se produce una parte importante del material particulado secundario o fino (PM2.5), siendo el responsable de la lluvia ácida. La principal fuente de emisión de dióxido de azufre a la atmósfera es la combustión de productos petrolíferos y la quema de carbón en centrales eléctricas y calefacciones centrales de las ciudades.

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

1. La implementación de la ZBE debe estar integrada y ser coherente 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 Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

2. El establecimiento de la ZBE se podrá implantar por periodos de tiempo y horarios concretos o con carácter permanente. En el Anexo 1 de esta Ordenanza se determina la delimitación y los accesos de la ZBE.

3. Se establecerá un periodo para la implantación de la ZBE desde su entrada en vigor con el plazo establecido en la Disposición final segunda de esta Ordenanza,

que permita la familiarización y adaptación de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE antes de que les afecten.

#### **Artículo 6.- Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica.**

1. El Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, en coordinación con la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular de la Junta de Andalucía (u órgano equivalente al que estén atribuidas las competencias en materia medioambiental), colabora como centro de análisis en la gestión de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del aire de Andalucía en base al artículo 26 (Información a los ciudadanos) de 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 al artículo 28 (información al público) del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

2. La Red de Vigilancia y Control monitoriza el estado de la calidad del aire, de forma continua, en varios puntos de la geografía municipal, para los parámetros PM2.5, PM10, O3, NO2, de acuerdo con la normativa mencionada en el apartado 1.

3. La información de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del aire de la Comunidad Andaluza está disponible en la web de Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente así como en la del Ayuntamiento de Jerez.

4. El Ayuntamiento de Jerez ha instalado una red adicional de sensores de toma de muestras y vigilancia ambiental en el ámbito de la ZBE.

Estos datos estarán disponibles en los formatos que se establezcan y serán accesibles a través del portal municipal.

5. Los niveles de referencia que determinan las situaciones de riesgo para la salud y las personas serán los que estén determinados en cada momento por la normativa europea, estatal o autonómica competente.

Toda medida restrictiva adoptada habrá de fundarse, como mínimo, en dichos niveles de referencia.

#### **Artículo 7.- Señalización de la ZBE.**

1. La ZBE estará señalizada en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, diferenciando la Zona 1 y la Zona 2.

2. La señalización indicará expresamente, si fuera el caso, el carácter discontinuo de la Zona 1 o Zona 2, referida en meses, días u horas.

3. La señalización de tráfico indicará los vehículos que tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE, diferenciando la Zona 1 y la Zona 2.

Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario, se indicarán los tipos de vehículos que, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 de esta Ordenanza podrán estar exceptuados de esa prohibición.

### **Artículo 8.- Medidas de Intervención.**

1. En la Zona 1 de la ZBE se prohíbe con carácter general el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos, excepto para los autorizados y las exenciones relacionadas en el Anexo 2 de esta Ordenanza.
2. En la Zona 2 de la ZBE se podrá prohibir el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos en las condiciones, horarios y plazos que se determinen, en casos de alta contaminación del aire o por otros motivos medioambientales, mediante Bando de la Alcaldía o Resolución de la Delegación con competencias en la materia.
3. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en la Zona 1 y en la Zona 2 (en caso de restricciones) a vehículos distintos de los anteriores, mediante Bando de la Alcaldía o Resolución de la Delegación con competencias en la materia.

### **Artículo 9.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.**

La Ordenanza Municipal de Circulación de Jerez de la Frontera hace referencia en el artículo 10 ter. Punto 4 a las Áreas de tráfico restringido, que conforman aquellas calles o vías urbanas en las que el Ayuntamiento, por motivos medioambientales, establece la prohibición total o parcial de la circulación rodada y estacionamiento de todos o algunos vehículos.

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 del aire.

Por motivos de salud pública y de calidad del aire, se regulará el tráfico de los vehículos que se establezcan como más contaminantes en su circulación en la ZBE con los criterios siguientes:

- Restricción temporal del acceso a zonas concretas y en horarios específicos para evitar densificar el tráfico según informes previos refrendados por los sistemas técnicos desplegados.
- Restricción temporal de acceso en la ZBE a los vehículos durante los días de contaminación atmosférica en los que se superen ciertos umbrales en los indicadores de calidad del aire.

### **Artículo 10.- Medidas complementarias para la mejora de la calidad del aire.**

El Ayuntamiento impulsará medidas complementarias para mejorar la calidad del aire:

- Calmado del tráfico, reducción de la velocidad en las calles y potenciar asimismo el tránsito en el interior de la misma por medios alternativos, peatonales y ciclables.

- Implementación añadida de calmado de tráfico con zonas 10, zonas 20 o zonas 30 en calles en las cuales no sea estrictamente exigido por la normativa actualizada del reglamento de circulación y tráfico.
- Peatonalización en zonas del centro histórico con restricción de acceso solo a vecinos autorizados y comerciantes durante periodos establecidos de carga y descarga.
- Posibilidad de ordenar tráficos compatibilizando con ciclocalles en el interior de la ZBE complementando la red de carriles bici municipales en aquellas calles unidireccionales (de un solo sentido de circulación) y de un solo carril.
- Se podrán reordenar plazas de aparcamiento ORA de forma que se cumpla el porcentaje en su interior de plazas adaptadas para personas con movilidad reducida, así como se intercambiarán plazas de rotación entre el interior y el entorno. De esta forma, se aumentará sensiblemente el número de plazas de residentes, intercambiándolas hacia su anillo exterior con plazas de rotación. Esta medida disuadirá a los conductores de buscar aparcamiento de rotación en su interior, sin prohibirlo.

Asimismo el Ayuntamiento podrá restringir el tráfico cuando se puedan producir interacciones con peatones debido a la afluencia de éstos, por eventos festivos en la ciudad y fiestas señaladas en el calendario municipal.

#### **Artículo 11.- Vehículos autorizados para acceder a la ZBE.**

1. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de la ZBE (según Zona 1 o Zona 2) y estacionar en superficie en las zonas habilitadas, los vehículos y en el horario determinados en el Anexo 2 de esta Ordenanza.
2. Para poder acceder, circular y estacionar en la Zona 1 de la ZBE, los vehículos deberán estar inscritos en el Registro municipal de vehículos autorizados que se regula en el artículo 12 de esta Ordenanza.
3. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos inscritos en el mencionado Registro lo podrán ser con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el Anexo 2 de esta Ordenanza.
4. No precisarán estar inscritos en el Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE los vehículos de servicios, aquellos que prestan servicios públicos de emergencia o esenciales, según la definición contenida en el Anexo 2 punto 3.1.
5. El Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Jerez podrá conceder autorizaciones puntuales para acceder a la ZBE por causas justificadas.
6. No obstante a lo anterior, cuando el acceso a la ZBE esté motivado por una urgencia, podrá acreditarse posteriormente para su autorización.

## **Artículo 12.- Registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE.**

1. El Ayuntamiento de Jerez dentro del Servicio de Movilidad dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que quedan autorizados a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el Anexo 2 de esta Ordenanza.
2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE. Tras la verificación de los datos aportados en la solicitud, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud y en su caso, la inscripción.
3. Los vehículos inscritos en este registro estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por la ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el Anexo 2 de esta Ordenanza.
4. La gestión del registro se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.

## **Artículo 13.- Sistema de control y Protección de datos.**

1. El control de acceso a la ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que 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.
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 efectuará por la autoridad municipal 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.

## **Artículo 14.- Estacionamiento en la ZBE.**

1. El estacionamiento en la ZBE se regula mediante el Bando de Alcaldía de la Zona Regulada O.R.A. Se establecen plazas de estacionamiento señaladas para residentes y zonas de estacionamiento regulado para vehículos de no residentes autorizados a estacionar dentro de la ZBE, donde se podrá definir un tiempo máximo de permanencia para no residentes.
2. El órgano municipal competente, 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.

3. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento.

4. 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 15.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de CyD.**

1. La distribución urbana de mercancías (en adelante DUM) es la última parte de la cadena de suministro en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano, dando servicio a los establecimientos y consumidores.

2. Por actividad u operación de carga y descarga en la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa. La actividad de carga y descarga se incluye en la DUM, orientándose al establecimiento, no al consumidor.

3. En la ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la DUM y en concreto, para la carga y descarga, que se consideren necesarias para favorecer el reparto de mercancías.

4. Las zonas reservadas de estacionamiento de la DUM y en concreto, la carga y descarga, son el espacio de la vía pública reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días o franjas horarias, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.

5. Para el control de la reserva de espacio para operaciones DUM y en concreto, de carga y descarga, podrá establecerse un sistema de 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.

6. Las operaciones de DUM y en concreto, la carga y descarga, se realizará en vehículos con criterios de construcción que sean de 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 como turismo, por no ser un vehículo destinado al transporte de mercancías.

#### **Artículo 16.- Corresponsabilidad ciudadana.**

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

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

El Ayuntamiento debe fomentar la educación ambiental divulgando los contenidos de esta ordenanza y formando a la ciudadanía difundiendo sus valores y mejoras ambientales para la ciudad y la salud de las personas, dado que del correcto cumplimiento por parte de toda la ciudadanía de las disposiciones que aquí se establecen depende la mayor parte de la consecución de los objetivos que se plantean en el articulado. Es responsabilidad del Consistorio planificar estas estrategias educativas y formativas, con el fin de que se comprenda la necesidad de desarrollo de estas políticas y sus repercusiones favorables en la calidad de vida.

#### **Artículo 17.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE**

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

#### **Artículo 18.- Régimen sancionador e infracciones.**

1. Las sanciones establecidas en esta Ordenanza se imponen en base a las infracciones 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 ZBE.

2. El Régimen sancionador de las ZBE 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.

3. Tendrá la consideración de infracción grave el no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en las ZBE, en particular:

a) El incumplimiento de la prohibición de circular o estacionar dentro de la ZBE por parte de los vehículos no contemplados en el Anexo 2 de la Ordenanza o que estándolo, carezcan de la autorización necesaria.

b) El estacionamiento de los vehículos de los residentes en la ZBE que no estén incluidos en el Anexo 2 de esta Ordenanza o que estándolo, no cuente con la autorización necesaria, cuando estacionen en un área de estacionamiento que no les corresponda.

4. Las infracciones tipificadas en esta Ordenanza se sancionarán con multa de hasta 200,00 euros.

5. Para la determinación de la cuantía de la sanción establecida en el apartado anterior se tendrá en cuenta el grado de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un mes, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

6. Quedarán exentos del pago de la sanción cuando el motivo de la infracción sea una urgencia demostrable.

#### **Disposición transitoria primera**

La Junta de Gobierno Local aprobará un nuevo Protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación del aire a fin de adecuarlo a la presente ordenanza.

#### **Disposición derogatoria única**

Con la entrada en vigor de esta ordenanza queda derogada cualquier otra disposición de igual o inferior rango que se oponga a esta ordenanza o la contradiga.

#### **Disposición final primera. Habilitación para modificar los anexos**

Por acuerdo de Junta de Gobierno Local se podrán dictar instrucciones para adaptar las Zonas de Bajas Emisiones, incluidas sus ampliaciones, a la realidad del momento y a las necesidades concretas de la aplicación de la misma que surjan.

#### **Disposición final segunda. Entrada en vigor**

La presente Ordenanza entrará en vigor transcurridos cuatro meses desde su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, una vez se produzca su aprobación definitiva.



ANEXO 1:  
DELIMITACIÓN Y CRITERIOS DE  
IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

DE LA ORDENANZA SOBRE LA CREACIÓN Y  
GESTIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES



La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de la ciudad de Jerez de la Frontera es el área delimitada por el interior de la zona intramuros del centro histórico que está conformada por las todas calles interiores del área delimitada por el perímetro que delimitan las siguientes calles:

Porvera, Larga, Lancería, Plaza del Arenal, Plaza Monti, Manuel María González, Arco del Arroyo, Puerta de Rota, Ronda del Caracol, Muro y Ancha. Estas calles que delimitan el perímetro no se incluyen en la ZBE.

En el interior de este perímetro se establecen dos zonas:

<b>DENOMINACIÓN: ZONA 1</b>
<b>DELIMITACIÓN DEL ÁREA:</b> Conformada por las calles interiores del área delimitada por el perímetro que delimitan las siguientes calles: Larga, Lancería, Plaza del Arenal, Plaza Monti, Pozuelo, Plaza Vargas, Letrados, Plaza Asunción, José Luis Díez, Padre Luis Bellido, Plaza Plateros, Tornería, Plaza del Clavo; según plano.
<b>CALLES INCLUIDAS:</b> Tornería, Plaza del Clavo, Horno, Eguilaz, Judería, Plaza General Primo de Rivera, Alvar López, San Cristóbal, Plaza del Progreso, Conde Cañete del Pinar, Algarve, Plaza de la Yerba, Consistorio, Remedios, Latorre, Pozuelo, Letrados, Plaza Asunción, José Luis Díez (tramo entre Amargura y Plaza Asunción), Padre Luis Bellido y Plaza Plateros.
<b>PUNTOS DE CONTROL DE ACCESO:</b> Tornería, Pozuelo, José Luis Díez y Plaza del Progreso (entrada al parking).
<b>TIEMPO DE APLICACIÓN:</b> Continuo.
<b>MEDIDAS A IMPLANTAR:</b> Fomento del uso peatonal, manteniendo el tráfico rodado únicamente para acceso a viviendas y/o garajes, y para el transporte para el comercio en el horario establecido y para los vehículos autorizados según el Anexo 2, monitorizando los niveles de contaminación.
<b>ESTACIONAMIENTO:</b> Delimitación de Áreas de Estacionamiento según la señalización identificada.
<b>DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS:</b> Determinación de la DUM y de las carga y descarga según la señalización identificada.

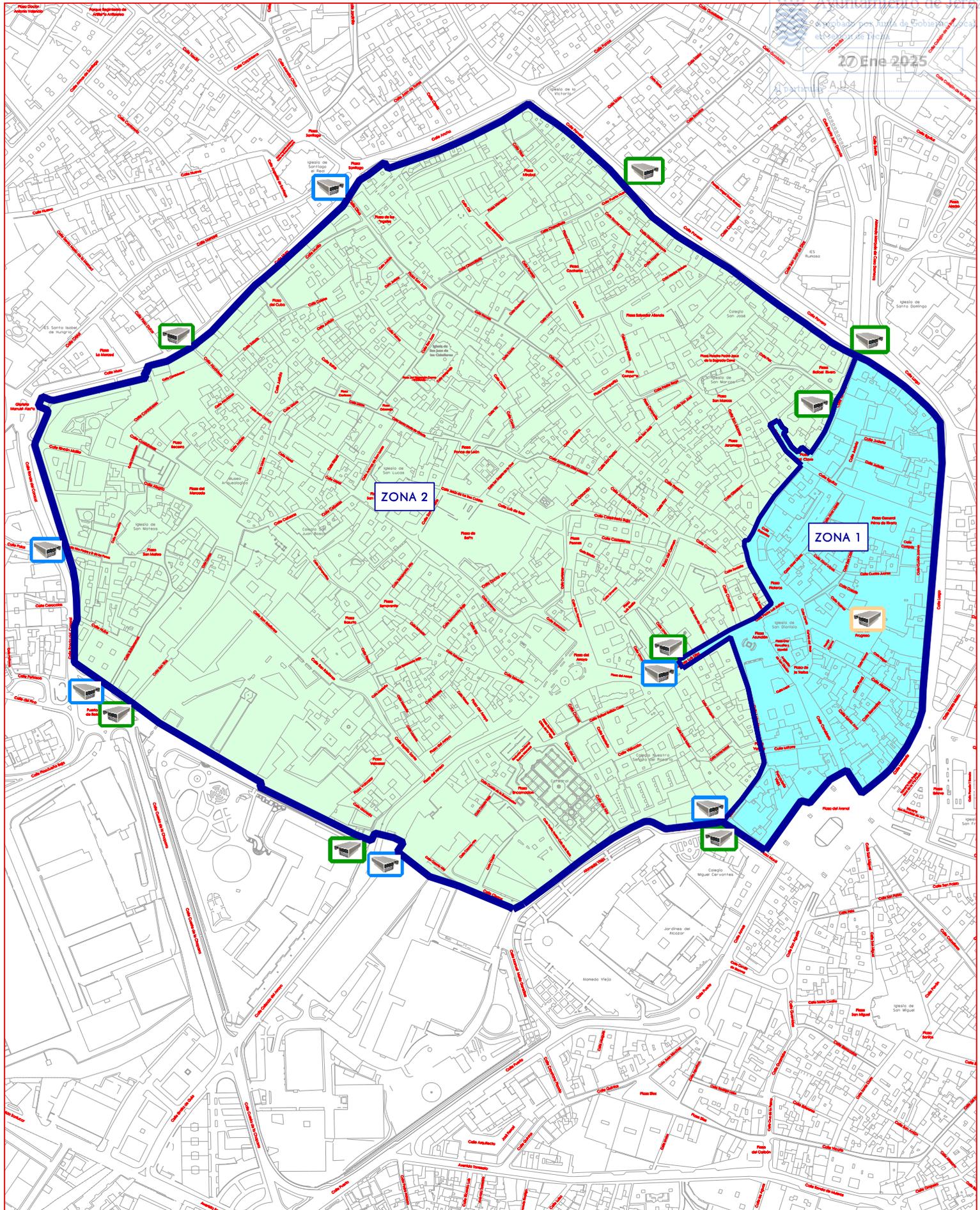
<b>DENOMINACIÓN: ZONA 2</b>
<b>DELIMITACIÓN DEL ÁREA:</b> Conformada por las calles interiores del área delimitada por el perímetro que delimitan las siguientes calles: Porvera, Tornería, Sedería, Chapinería, José Luis Díez, Amargura, Plaza Vargas, Pozuelo, Manuel María González, Arco del Arroyo, Puerta de Rota, Ronda del Caracol, Muro y Ancha, según plano.
<b>PUNTOS DE CONTROL DE ACCESO:</b> Arco del Arroyo, Puerta de Rota, Nuestro Padre y Señor de las Penas, Cordobeses, Oliva, Chancillería. Tornería.
<b>TIEMPO DE APLICACIÓN:</b> Según datos de contaminación.
<b>MEDIDAS A IMPLANTAR:</b> Fomento del calmado del tráfico mediante la proliferación de plataformas únicas, con preferencia de peatones, disminución considerable de la velocidad, que desincentivan el paso de vehículos por zonas interiores para reducir la contaminación del aire y acústica para los residentes, estando el Ayuntamiento facultado a establecer restricciones de uso y acceso.
<b>ESTACIONAMIENTO:</b> Delimitación de Áreas de Estacionamiento según la señalización identificada.
<b>DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS:</b> Determinación de la DUM y de las carga y descarga según la señalización identificada.

## **Criterios de implantación de la ZBE**

La zona de bajas emisiones se plantea como una estrategia de calmado de tráfico y/o restricción del tráfico según la zona, mediante la implantación de una estructura viaria segregada que desincentive el uso de estas calles como circulación de transición en los desplazamientos dentro la ciudad, recuperando así el espacio público para los vecinos que viven y transitan en las mismas.

Se trata por tanto de una medida propositiva y no coercitiva, que busca desde el fomento de la movilidad sostenible y la mejora del espacio público reducir la velocidad de circulación en estas zonas y por ende la contaminación que generan los vehículos que las transitan.

La información contenida en este anexo desarrolla los criterios de implantación en el ámbito de la zona de bajas emisiones de la ciudad, debiendo ser desarrollados en la Zona 2 a nivel de ejecución material de manera específica en relación con los datos de niveles de contaminación.



**TIPOLOGÍA DE SEÑALIZACIÓN PARA REGULAR LA ZBE**

 <p><b>ZBE ZONA 1</b> Control de accesos ENTRADA PERMITIDA A HORAS HORARIO CARGA Y DESCARGA LUNES A SÁBADO DE 7 A 10 DE LA MAÑANA A 18 HORAS</p>	 <p><b>ZBE ZONA 1</b> Control de accesos ENTRADA PERMITIDA A HORAS HORARIO CARGA Y DESCARGA LUNES A SÁBADO DE 7 A 10 DE LA MAÑANA A 18 HORAS</p>	 <p><b>ZBE ZONA 2</b> MEDIDAS: Control de tráfico, Prohibición de estacionamiento, Control de accesos Control de conservación del área</p>	 <p><b>ZBE ZONA 2</b> FIN</p>
--	---	---	--

	CAMARA DE LECTURA DE MATRICULA - ENTRADA A ZBE
	CAMARA DE LECTURA DE MATRICULA - SALIDA DE ZBE
	CAMARA DE LECTURA DE MATRICULA - ENTRADA A PARKING
	ZONA 1 DE LA ZBE
	ZONA 2 DE LA ZBE



Ayuntamiento de Jerez

# ZBE ZONA 1

EXCEPTO  
RESIDENTES,  
AUTORIZADOS Y  
CYD



Control de accesos

**ENTRADA PERMITIDA A  
PARKING "LOS CISNES"**

**HORARIO CARGA Y DESCARGA  
LUNES A SÁBADOS  
DE 7 A 10 Y DE 16 A 18 HORAS**

Ayuntamiento de Jerez

# ZBE ZONA 1

EXCEPTO  
RESIDENTES,  
AUTORIZADOS Y  
CYD



Control de accesos



Control de  
contaminación  
del aire

**HORARIO CARGA Y DESCARGA  
LUNES A SÁBADOS  
DE 7 A 10 Y DE 16 A 18 HORAS**



Ayuntamiento de Jerez

# ZBE

## ZONA 2

**MEDIDAS:**  
Calmado del tráfico.  
Preferencia de peatones.

 Control de accesos

 Control de contaminación del aire

Ayuntamiento de Jerez

# ZBE

## ZONA 2

# FIN

 Control de accesos

 Control de contaminación del aire

ANEXO 2:  
VEHÍCULOS, AUTORIZACIONES,  
CATEGORÍAS Y EXENCIONES

DE LA ORDENANZA SOBRE LA CREACIÓN Y  
GESTIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES



## **1. AUTORIZACIONES Y DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO MUNICIPAL DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS PARA EL SEGUIMIENTO Y MONITORIZACIÓN DE LA ZBE.**

El acceso a la Zona 1 de la ZBE, y a la Zona 2 en el caso de que se establezcan medidas de restricción del tráfico por casos de contaminación, puede autorizarse en los siguientes casos:

### **a) Residentes.**

Se autoriza el acceso a todas aquellas personas residentes en el área afectada por la regulación y a las personas que, por diversas circunstancias socio-sanitarias habitualmente atienden a residentes. Será de aplicación directa con la información existente en el Padrón Municipal de Vehículos.

Deberán solicitar autorización por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, aportando la siguiente documentación:

1. Documento identificativo oficial: NIF, NIE o pasaporte.
2. Permiso de circulación del vehículo o último recibo del IVTM (Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica), para el que solicite tal autorización.

### **b) Vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida o de personas diagnosticadas con enfermedad que requieran realizar tratamientos médicos de forma periódica.**

Deberán solicitar autorización por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, aportando la siguiente documentación:

1. Declaración responsable y justificada que acredite su uso necesario en ZBE.
2. Matrícula del vehículo.
3. Permiso de circulación del vehículo o último recibo del IVTM (Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica), para el que solicite tal autorización.
4. Tarjeta movilidad reducida Junta Andalucía en el caso de particulares.

### **c) Vehículos de servicio que prestan servicios de emergencia y esenciales.**

Se autoriza a vehículos pertenecientes a instituciones y servicios de carácter de emergencia y esenciales (sanitarios, farmacéuticos, protección civil, policía, bomberos o similares).

Deberán solicitar autorización por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, aportando la siguiente documentación:

1. Declaración responsable que acredite su uso necesario en ZBE.
2. Matrícula del vehículo.
3. Permiso de circulación del vehículo o último recibo del IVTM (Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica), para el que solicite tal autorización.

**d) Personas usuarias con garajes, podrá comunicar por sede electrónica, en formulario establecido al efecto:**

Se autorizará el acceso a todas aquellas personas propietarias de plaza de garaje.

Deberán solicitar autorización por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, aportando la siguiente documentación:

1. Documento identificativo oficial: NIF, NIE o pasaporte.
2. Copia de recibo actualizado del IBI de la plaza de garaje.
3. Permiso de circulación del vehículo o último recibo del IVTM (Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica), para el que solicite tal autorización.

**f) Vehículo que presten servicios técnicos privados y empresas que debido a su actividad es imprescindible acceder para desarrollar su actividad. Así mismo, vehículos que presten seguridad privada (transporte de fondos y gestión) y los vehículos incluidos en el punto 3.**

Se autoriza el acceso de vehículos de empresas dedicadas a la prestación de servicios esenciales y urgentes (telefonía, gas, electricidad, reparaciones urgentes en domicilios y establecimientos) cuando así lo demanden, justificando la necesidad del servicio. Así mismo, se permitirá el acceso a aquellas empresas (floristerías, catering, mensajerías, servicios a domicilio u otros análogos) que para la realización de su actividad se hace imprescindible la circulación.

Deberán solicitar autorización por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, aportando la siguiente documentación:

1. Documento identificativo oficial: NIF, NIE o pasaporte.
2. Documento que refleje la actividad (IAE o similar).
3. Permiso de circulación del vehículo y tarjeta de inspección técnica.
4. Licencia de obra o Declaración Responsable válida. (si es el caso)

Una vez dada de alta la autorización y para poder acceder a las zonas de acceso restringido será suficiente con que, con 48 horas de antelación al día y hora que necesitan el acceso, remitan por sede electrónica al Servicio de Movilidad del Ayuntamiento la correspondiente orden de trabajo u otro documento acreditativo.

No obstante, caso de urgente necesidad de acceso, se podrá justificar con posterioridad al mismo, por el mismo procedimiento.

También se autorizarán a aquellos centros sanitarios que cuenten con asistencia médica de urgencias domiciliaria, única y exclusivamente por el tiempo necesario para la prestación del servicio.

**g) Establecimiento hotelero y apartamentos turísticos o similares:**

Podrán acceder a aquellos establecimientos hoteleros y empresas de alquiler de apartamentos que así lo demanden por motivos debidamente justificados de necesidad de sus servicios, a fin de que facilite el acceso de vehículos a los

exclusivos fines de carga y descarga de equipaje durante el tiempo mínimo imprescindible para realizar este tipo de operaciones.

Deberán solicitar autorización por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, aportando la siguiente documentación:

1. Nombre, apellidos, número del NIF, NIE o pasaporte, domicilio y teléfono móvil.
2. Documento justificante de la reserva realizada en el alojamiento (hotel, apartamento turístico).
3. Matrícula del vehículo.

Las personas alojadas en establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos o similares, que cuenten con aparcamiento, podrán acceder y salir de los mismos. Igualmente podrán acceder y salir las personas que teniendo reservado su alojamiento precisen realizar tareas de carga y descarga de sus equipajes.

Para dar mayor agilidad al trámite de registro y tramitación de las autorizaciones y facilitar la gestión a sus clientes, los hoteles y apartamentos de alquiler podrán comunicar por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, los datos citados anteriormente.

#### **h) Carga y Descarga**

Se permitirá el acceso para las tareas de carga y descarga según los horarios establecidos en la señalización pertinente de acuerdo con el artículo 15 de esta Ordenanza, y previa autorización.

Deberán solicitar autorización por sede electrónica, en formulario establecido al efecto, aportando la siguiente documentación:

1. Nombre, apellidos, número del NIF, NIE o pasaporte, domicilio y teléfono móvil.
2. Declaración responsable que acredite su actividad y necesidad de CyD a establecimientos de la ZBE.
3. Matrícula del vehículo.

#### **i) Eventos y celebraciones**

En la zona afectada por la regulación de vehículos, se autoriza el acceso cuando se pretenda la realización de eventos de tipo lúdico o cultural. En este supuesto será necesario el informe de la Delegación del Área respectiva por razón de la materia.

#### **j) Accesos a parkings públicos.**

Se permite el acceso de las personas usuarias a los parkings públicos. El acceso se controlará a través de un sistema de cámaras de doble lectura de matrículas.

Los casos no expresamente contemplados en este punto, que constituye la norma general, se tratarán de forma singular.

No obstante, la circulación dentro de la ZBE debe respetar en todo momento la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones.

## **2. CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS MÁS CONTAMINANTES**

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

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

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

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

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

## **3. VEHÍCULOS EXIMIDOS DE LA APLICACIÓN DE LA ORDENANZA**

### **3.1. VEHÍCULOS DE SERVICIOS**

En general se consideran vehículos de servicios eximidos de la aplicación de esta Ordenanza, los siguientes:

- a) Vehículos que prestan servicios médicos.
- b) Vehículos de servicios públicos municipales.
- c) Vehículos de protección civil.
- d) Vehículos de bomberos.
- e) Vehículos de policía y de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado.
- f) Vehículos de transporte público colectivo y servicios de Taxis.
- g) Vehículos de Seguridad Privada.
- h) Vehículos que prestan servicios funerarios.
- i) Bicicletas, ciclos y vehículos de movilidad personal, debiendo cumplir siempre con la señalización y Ordenanza Municipal de Circulación.

**3.2. VEHÍCULOS QUE PRESTAN UNA ACTIVIDAD SINGULAR QUE PUEDEN DISFRUTAR DE UNA EXENCIÓN DE LA APLICACIÓN DE LA ZBE PREVIA AUTORIZACIÓN.**

Son las siguientes tipologías de vehículos:

CLASIFICACIÓN POR GRUPO DE UTILIZACIÓN (anexo II, R. G. V.)		DESCRIPCIÓN	CATEGORÍA HOMOLOGACIÓN
05	Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.	N2, N3, M2, M3
22	Blindados	Vehículo destinado al transporte de personas o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente con un blindaje.	N1, N2, N3
47	RTV	Vehículo especialmente acondicionado por emisoras de radio o televisión.	N1, N2, N3
49	Taller o laboratorio	Vehículo condicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permitan efectuar reparaciones.	N1, N2, N3
50	Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.	N1, N2, N3, M3
51	Tienda	Vehículo adaptado especialmente y acondicionado de forma permanente para vender artículos.	N1, N2
53	Grúa de arrastre	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, al elevarlos parcialmente, arrastrar a otro vehículo.	N1, N2, N3
54	Grúa de elevación	Vehículo equipado con dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas (no incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).	N1, N2, N3, N3G
56	Hormigonera	Vehículo construido especialmente para transportar elementos constitutivos del hormigón y que permite mezclarlos durante el transporte	N3, N3G
58	Vehículo para ferias	Vehículo adaptado para maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.	N1, N3
66	Bomba de hormigón	Vehículo autobomba diseñado especialmente para mover hormigón fluido.	N3
76	Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diferentes pavimentos betún asfáltico fluidificado.	N1, N2, N3
77	Pintalíneas	Vehículo usado para trazar líneas de señalización en el suelo.	N1, N2, N3