



Ordenança Municipal de zona de baixes emissions de Viladecans.

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 i ciutadanes al medi ambient i l'obligació de les autoritats municipals d'adoptar polítiques de prevenció de la contaminació i de controlar el trànsit automobilístic, tot respectant el medi ambient i encoratjant l'ús de vehicles no contaminants (articles XVIII i XX).

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

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)>.



adequada. En aquest mateix article es reconeix que l'adaptació és un repte mundial que 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 Viladecans històricament s'han registrat valors de diòxid de nitrogen (NO₂) i partícules en suspensió



amb diàmetre inferior a 10 micres (PM_{10}) 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 (NO_2) i per a les partícules PM_{10} , de manera que es donava 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.

D'altra banda, l'article 3.3 del Reial decret estatal 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 Decret 226/2006, de 23 de maig, 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules; que va donar lloc a l'aprovació, mitjançant Decret 152/2007 de 10 de juliol, del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat en els municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig; que fou 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 han subscrit 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 acorden 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.

Actualment continua en vigor el 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.

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 relatius 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.

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.

Viladecans treballa des de fa anys per fer front el canvi climàtic.

L'any 2006, la ciutat de Viladecans va ser inclosa a la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric per mitjà del Decret 226/2006, de 23 de maig de 2006, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallés Oriental, el Vallés Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de carboni (NO₂) i per les partícules PM₁₀. D'aquesta manera es donà compliment a la Llei del Parlament de Catalunya 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'Any 2009 es va aprovar el Pla d'Actuació per l'Energia Sostenible (PAES), arran de l'adhesió, al 2008, de la ciutat a la iniciativa europea del Pacte dels Alcaldes per l'energia sostenible.



Per altra banda, l'any 2014 el municipi es va adherir a la iniciativa europea anomenada "Mayors adapt" i l'any 2015 va elaborar el Pla Local d'Adaptació al Canvi Climàtic (PLACC), que es va posar en marxa el 2016.

Tots dos documents (PAES i PLACC) es van actualitzar i integrar posteriorment en el Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC), que compta amb gairebé 90 accions per reduir les emissions i per adaptar-nos als efectes del canvi climàtic.

L'any 2019, davant les evidències de la gravetat de la crisi climàtica, el Ple Municipal va aprovar la Declaració local d'Emergència Climàtica.

Aquest fet va ser l'embrió de la creació de dos instruments comunitaris per avançar en les mesures que ens han d'ajudar a reduir emissions: el Pacte pel Clima (una comunitat de persones i organitzacions interessades i implicades en la lluita contra el canvi climàtic) i la Taula Local per l'Emergència Climàtica (el grup motor i de coordinació per donar-li forma al Pacte i fer-ne el seguiment).

Un dels compromís de Viladecans, com a municipi, és reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle al màxim de cara al 2030, intentant convertir-se en una ciutat neutra en emissions. Aquest és un repte de enorme magnitud que requerirà de grans canvis socials.

Per aconseguir aquesta fita, l'Ajuntament ha elaborat una sèrie d'estratègies i instruments necessaris i que s'enumeren a continuació:

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (2016)

Actualment es troba en fase de renovació, el PMUS apunta a 10 objectius principals, en sintonia amb la implantació de la ZBE:

1. Millora de la seguretat viària
2. Afavorir la mobilitat a peu
3. Augmentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual
4. Promoure l'ús de transport col·lectiu
5. Garantir la distribució de mercaderies de manera àgil i ordenada
6. Fomentar l'ús racional del cotxe privat
7. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les demandes dels residents
8. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica
9. Sensibilitzar i conscienciar a la ciutadania sobre els valors de la mobilitat sostenible
10. Garantir la coordinació amb els municipis de l'entorn.

Pla d'Acció per l'energia sostenible i el clima de Viladecans (2017):



Amb l'adhesió a aquest pla, Viladecans es compromet a executar accions per assolir reduccions d'emissions de gasos d'efecte hivernacle de com a mínim el 40% a l'any 2030 respecte l'any 2005 i l'adopció d'un enfocament conjunt per abordar la mitigació i adaptació al canvi climàtic.

El PAESC (Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima) consta de 59 accions de mitigació i planteja la reducció de 55.283 tCO₂eq per a l'any 2020, un 25% sobre el total de les emissions de GEH de l'àmbit del pla de l'any 2005, i de 88.884 tCO₂eq per a l'any 2030, un 40% sobre el total de les emissions de GEH de l'àmbit del pla de l'any 2005.

Pla d'Acció per a la millora de la Qualitat Acústica 2020-2025 (2020)

Els objectius principals d'aquest Pla d'Acció són:

1. Identificar les zones on hi hagi una superació dels objectius de qualitat acústica i establir les mesures i accions necessàries per reduir els nivells d'immissió.
2. Definir programes i accions per preservar i protegir les zones tranquil·les del municipi.
3. Establir les mesures i accions pertinents per mantenir o reduir els nivells d'immissió a les zones on no se superen els objectius de qualitat.

En concret, la mesura del pla AC-18 ja contemplava la creació d'una Zona de Baixes Emissions.

Estratègia 2030 (2022)

L'Estratègia Viladecans 2030 és un document que defineix el marc estratègic del present i el futur. El seu objectiu és guiar i ajudar a afrontar els reptes globals de forma proactiva i compromesa, permetent l'anticipació per rendibilitzar al màxim les oportunitats econòmiques, socials i institucionals. Tot això garantint un desenvolupament urbà sostenible, procurant el benestar material i emocional de la població sense deixar ningú enrere, i afavorint una ciutat pròspera i equitativa que generi oportunitats per a tots i totes els seus residents, així com una ciutat plena d'aliances amb altres administracions.

L'estratègia s'emmarca en les agendes globals com instruments-guia: l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides, l'Agenda Urbana de la Unió Europea i l'Agenda Urbana espanyola. S'articula a través de 6 eixos estratègics i 25 reptes. En concret, els 6 eixos estratègics són:

- Dinamització econòmica
- Transició ecològica
- Innovació educativa
- Vida saludable



- Resiliència de ciutat
- Model de regeneració urbana (molt vinculat a l'agenda urbana de Viladecans).

A més, entre els 25 reptes de l'Estratègia, cal destacar els següents:

7. Millorar la qualitat de l'aire mitjançant la implantació de la Zona de Baixes Emissions, l'electrificació de la mobilitat i del consum energètic, la incentivació de la mobilitat sostenible (bicicleta, VMP, transport públic, vehicles compartits, etc.), així com el foment de la naturalització dels espais públics i la conservació de la biodiversitat a la ciutat.

10. Fomentar la mobilitat lliure en carboni, potenciant la creació d'infraestructures que permetin augmentar els desplaçaments a peu o en bicicleta, incrementant les freqüències i les línies d'autobús urbà, la micromobilitat i els nodes d'intercanvi.

21. Afavorir la ciutat de proximitat, en la qual les activitats, serveis, dotacions i llocs de treball i oci siguin a prop de tothom.

23. Garantir la qualitat i l'accessibilitat universal dels espais públics.

24. Potenciar els mitjans de transport sostenibles que siguin una alternativa atractiva, confortable i assequible envers el vehicle privat.

25. Aconseguir una estructura urbana compacta i amb diversitat d'usos, que prioritzï processos de reforma interna en el seu desenvolupament.

Agenda Urbana de Viladecans 2030 (2022):

L'Agenda Urbana de Viladecans és el resultat d'un procés intens de reflexió compartida amb la ciutadania i principals agents socials i econòmics de la ciutat, així com de la feina interna entre els diferents departaments de l'Ajuntament de Viladecans.

Els temes bàsics que tracta són el desenvolupament urbà sostenible, la rehabilitació i regeneració urbana, la rehabilitació energètica i l'accessibilitat, les ciutats intel·ligents, la intermodalitat i l'accés a un habitatge digne, entre altres problemàtiques relacionades amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de l'Agenda Urbana 2030 de l'ONU.

En concret, l'Agenda estableix 121 accions en diferents blocs temàtics entre els quals es troben els següents:

- Afavorir la proximitat i la mobilitat sostenible



- Prevenir i Reduir els Impactes del Canvi Climàtic i Millorar la Resiliència
- Evitar la Dispersió Urbana i Revitalitzar la Ciutat Existent

Tots aquests blocs temàtics inclouen accions com la creació d'una zona de baixes emissions, creació i consolidació de xarxes d'itineraris ciclistes i a peu, augmentar la superfície destinada al vianant o instal·lació d'una infraestructura que faciliti l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual entre la ciutadania.

Missió Climàtica:

En base a l'Estratègia 2030 i l'Agenda Urbana, el juny de 2022 es va començar a treballar en les Missions Viladecans 2030, un espai de treball compartit entre l'administració i la societat. Una d'aquestes missions de ciutat s'anomena "Esdevenir una ciutat neutral climàticament" i té per objectiu fer de Viladecans una ciutat neutra d'emissions al 2030 i d'emissions negatives al 2050, optimitzant el cicle de l'energia i augmentant la presència de la natura al nucli urbà.

Les Missions és un model de governança que ha començat a utilitzar la Unió Europea, fruit de l'experiència en recerca i innovació els darrers anys, per tal de sumar tot el talent d'un territori per assolir un objectiu. Pretenen estimular la participació i creativitat, treballar transversalment i impulsar les solucions de baix a dalt, de manera que cada idea innovadora treballi en pro de la Missió. En definitiva, es parteix de la base que les polítiques municipals no són suficients i que cal implicar a tota la comunitat en la definició de solucions.

Així, l'Ajuntament va decidir seguir aquest innovador model de governança compartida, a la vegada que creà l'Oficina del Futur de Viladecans, per tal de treballar les diferents Missions.

En concret, més de mig centenar de professionals de diferents sectors s'han sumat al personal de l'administració per guiar aquest camí en l'acte de posada en marxa del projecte.

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 i acústica que consisteix a restringir la circulació dels vehicles més contaminants a la zona de baixes emissions (ZBE) de Viladecans.



Atès que a nivell local no existeix una regulació en aquest sentit, cal incorporar a l'ordenament jurídic una ordenança les quals disposicions són d'obligat compliment per a totes les persones que circulin dins la zona de baixes emissions de la ciutat.

L'Ajuntament de Viladecans 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 Viladecans 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 Viladecans.

3.

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

El capítol 1 conté les disposicions generals de l'Ordenança: la competència municipal en relació a l'objecte de regulació (article 1), l'objecte i la finalitat (article 2), l'àmbit d'aplicació de l'Ordenança (article 3), les definicions dels conceptes més rellevants a l'efecte d'aquesta norma (article 4), i el projecte d'implantació de les zones de baixes emissions, la seva implantació i coherència amb els instruments de planificació (article 5 i 6).



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 7).

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 8) en la ZBE, horaris d'aquesta restricció (article 9); mesures excepcionals de restricció del trànsit (article 10).

Es fa una remissió al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions (article 11), i s'estableixen les exempcions a les mesures de restricció de la circulació dels vehicles més contaminants (article 12) i les autoritzacions d'accés a la ZBE d'aquests vehicles (article 13), de conformitat amb el Reglament metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les ZBE.

En aquest capítol es regula també el sistema de control del compliment de la mesura de restricció, la senyalització i protecció de dades (article 14) i el seguiment dels seus efectes en la qualitat de l'aire a la ciutat (article 15).

Així mateix, es preveu la sensibilització, comunicació i participació ciutadana (article 16 i 17).

El capítol 4 regula el règim sancionador, tant el procediment (article 18) com el tipus infractor i la sanció corresponent (article 19).

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 mateix Text Legal, aquesta infracció greu és sancionable amb una multa de 200 euros.

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



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

La disposició final primera relativa a la revisió i modificació dels annexes d'aquesta Ordenança.

I la disposició final segona relativa a l'entrada en vigor de l'esmentada Ordenança, per tal de poder aplicar immediatament les mesures que conté.

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

L'annex 2 recull la definició de vehicles contaminants.

L'annex 3 recull la definició de vehicles singulars/especials.

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

1. Competència municipal

1. L'Ajuntament té atribuïda, d'acord amb l'article 25 de la Llei estatal 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases del Règim Local, la competència de medi ambient urbà, el trànsit, l'estacionament de vehicles i la mobilitat; competència pròpia en els termes que estableix l'Estat i les Comunitats Autònomes.
2. La competència per a l'establiment i regulació de les zones de baixes emissions ve atribuïda tant per la Llei estatal 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, en concret l'art. 14.3a) que imposa l'obligació d'establir les zones de baixes emissions a determinats municipis, per tal d'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; com pel Reial Decret estatal 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions.
3. Igualment, 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 regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit en les vies urbanes de la seva titularitat, i en particular, l'art. 7, per la regulació mitjançant Ordenança dels usos de les vies urbanes, per establir 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.

2. Objecte i finalitat

1. És objecte d'aquesta ordenança establir la creació i gestió de les zones de baixes emissions, així com els criteris de circulació per la zona de baixes emissions (ZBE) inclosa dins el terme municipal de Viladecans 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 llindar màxim recomanat per l'Organització Mundial



de la Salut (OMS), de preservar i millorar la qualitat de l'aire, i de fer complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts; la mitigació del canvi climàtic resultant en una millora de la salut de la ciutadania i la qualitat de vida urbana, impulsant una mobilitat més sostenible i inclusiva amb menor impacte en la qualitat del medi ambient sonor, fomentant la mobilitat activa i la recuperació de l'espai públic i promovent la millora de la seguretat vial i la pacificació del trànsit.

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 Viladecans d'acord amb la delimitació geogràfica i temporal establerta i descrita a l'annex 1.
2. Tots els vehicles de motor més contaminants que circulin dins de la part de la ZBE inclosa en el terme municipal de Viladecans 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 municipi 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.

h) *Vehicles singulars/especials*: els vehicles que per la seva singularitat d'ús o constitució d'acord amb el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, s'incorporen a l'annex 3.

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.

Article 5. Projecte d'implantació de les zones de baixes emissions.

1. Amb caràcter previ a l'establiment d'una ZBE, s'haurà d'elaborar un projecte d'implantació de ZBE que haurà de tenir el contingut mínim previst a l'annex I del Reial Decret estatal 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions.
2. El Projecte de implantació de ZBE serà revisat al menys als tres anys del seu establiment i, posteriorment, al menys cada quatre anys, per tal de verificar el compliment dels seus objectius i l'actualització dels projectes tècnics, i en el seu cas, modificar les mesures de intervenció establertes al capítol 3 d'aquesta Ordenança.

Article 6.- Implantació de la ZBE i coherència amb els instruments de planificació.

1. La implementació de les ZBE haurà d'estar integrada i ser coherent amb els instruments municipals de planificació urbana estratègica i normativa de qualitat de l'aire i d'acció contra el soroll, així com les mesures adoptades pel Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

2. Les ZBE tindran una vigència permanent, contindran un calendari de implantació per fases que permeti la familiarització i adaptació graduals de la ciutadania i sectors econòmics a les característiques de les ZBE, abans que els afecti i incorporaran, al menys, les mesures de intervenció que s'estableixin en el capítol 3 d'aquesta Ordenança.



3. Amb l'entrada en vigor de la present Ordenança es procedirà a la implantació de la ZBE que figura delimitada en l'annex 1 d'acord amb el projecte d'implantació aprovat prèviament a l'entrada en vigor de la present Ordenança.

Capítol 2

Protecció de la qualitat de l'aire

Article 7. 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. Igualment, l'Ajuntament disposa d'una xarxa de sensors mediambientals- qualitat de l'aire- mitjançant els quals es monitoritzarà la qualitat de l'aire del municipi.
4. La informació de la XVPCA està disponible al web del Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya. I, la informació de la xarxa municipal estarà disponible al portal de mobilitat.

Capítol 3

Mesures d'intervenció administrativa

Article 8. 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 Viladecans a què es refereix l'article 3.1. als vehicles definits com a més contaminants previstos a l'article 4.1.d) d'aquesta ordenança, detallats a l'annex 2.



No obstant, els vehicles relacionats en l'Annex 2 d'aquesta Ordenança podran estar autoritzats temporalment, fins una data determinada, per accedir, circular i estacionar en les ZBE de forma continua o discontinua per mesos, dies o hores.

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 9. Horaris de restricció del trànsit

La mesura establerta a l'article 8 és d'aplicació tots els dies laborables, de dilluns a divendres, en horari de 7.00 a 20.00 hores.

Article 10. 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 11. 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 13 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 8.



Article 12. Exempcions a les mesures de restricció de la circulació de vehicles més contaminants.

1. No estan afectats per la restricció establerta a l'article 8 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 prestin serveis d'emergència i essencials, segons la definició continguda a l'article 4.1e) 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.

e) Vehicles històrics identificats amb matrícula que comenci amb H.

2. Per gaudir de l'exempció establerta a l'apartat 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 13. 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 els històrics els quals la seva matrícula no comenci per H.

(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/la 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 estableixen els articles 4 i 5 del Reglament que el regula, relatiu a la descripció de les categories de vehicles del Registre metropolità i de les autoritzacions d'accés a les ZBE, i de les condicions i documentació per inscriure en el Registre metropolità els vehicles de les categories A, B i C, respectivament.

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 acreditati que es compleixen 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/les 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 càlcul de la renda es tindran en compte els ingressos bruts anuals de l'exercici anterior a l'any en curs del/la sol·licitant i, si escau, els del/la 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/les 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/la seu/seva 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 14. Sistema de control, senyalització i protecció de dades.

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 en el control, vigilància i sanció de les infraccions i no compliment de les normes establertes que la Policia Local tingui assignades. Amb aquest sistema es comprovarà si el vehicle pot accedir o no a l'esmentada zona, sense que sigui necessari captar la imatge dels/les ocupants.
2. La zona de baixes emissions de Viladecans 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 instal·lació i ús de les càmeres, videocàmeres i de qualsevol altre mitjà de captació i reproducció de imatges pel control, regulació, vigilància i disciplina del trànsit s'efectuarà per l'autoritat municipal encarregada de la regulació del trànsit als fins previstos en el Reial Decret Legislatiu estatal 6/2015, de 30 de octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a



Motor i Seguretat Vial, i altra normativa específica en la matèria, i amb subjecció a allò disposat en la normativa de protecció de dades.

Article 15. Seguiment dels efectes de la mesura de restricció en la qualitat de l'aire de Viladecans.

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.

Article 16.- Sensibilització, comunicació i participació ciutadana.

L'Ajuntament ha sotmès, per mitjà d'anuncis en la seva pàgina web institucional, i publicació al BOPB, el projecte tècnic de ZBE a un període de informació pública no inferior a 30 dies hàbils, d'acord amb el previst al Reial Decret estatal 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions.

Article 17.- Atenció a la ciutadania en la gestió de la ZBE.

Tota la informació relativa a les ZBE serà publicada en la pàgina web institucional de l'Ajuntament, habilitant-se els canals de comunicació amb els/les ciutadans/es de consulta i gestió de tràmits relatius a les ZBE mitjançant l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Capítol 4

Règim sancionador

Article 18. Procediment sancionador

El procediment administratiu per a l'exercici de la potestat sancionadora de l'Ajuntament es fonamenta en les restriccions d'accés i circulació en les ZBE, en l'exercici ple de les seves competències, i és de plena aplicació, aconseguixi o no, complir els objectius perseguits, siguin aquests els relatius a la qualitat de l'aire, canvi climàtic, impuls del canvi modal i eficiència energètica, soroll o qualsevol altre que s'hagi establert en el projecte de ZBE.

Article 19. 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. 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, sempre que sigui possible, s'intentaran destinar a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible.

Disposició transitòria primera

Règim transitori aplicable als titulars dels vehicles als quals sigui d'aplicació l'article 13.1.c.(i).

1. Els vehicles de les categories recollides a l'annex 4 als/les titulars dels quals els sigui d'aplicació la segona circumstància de l'article 13.1.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 l'1 de setembre de 2024.
2. L'autorització a la qual fa referència l'apartat 1 té una vigència d'un any i es pot renovar anualment per un període màxim de 5 anys i, en qualsevol cas, fins a l'1 de setembre de 2029.
3. Necessàriament l'autorització a què fa referència l'apartat 1 s'extingeix en el moment en què es jubila el/la 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 setembre del 2024 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 el dia 1 de gener de 2025 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/la seu/seva 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, queda derogada qualsevol disposició de rang igual o inferior que s'oposi a aquesta ordenança o que la contradigui.

Disposició final primera

La revisió i modificació dels annexes d'aquesta Ordenança podrà fer-se mitjançant Decret d'Alcaldia, a excepció de l'establiment de noves ZBE o la supressió de la inclosa a l'annex 1.

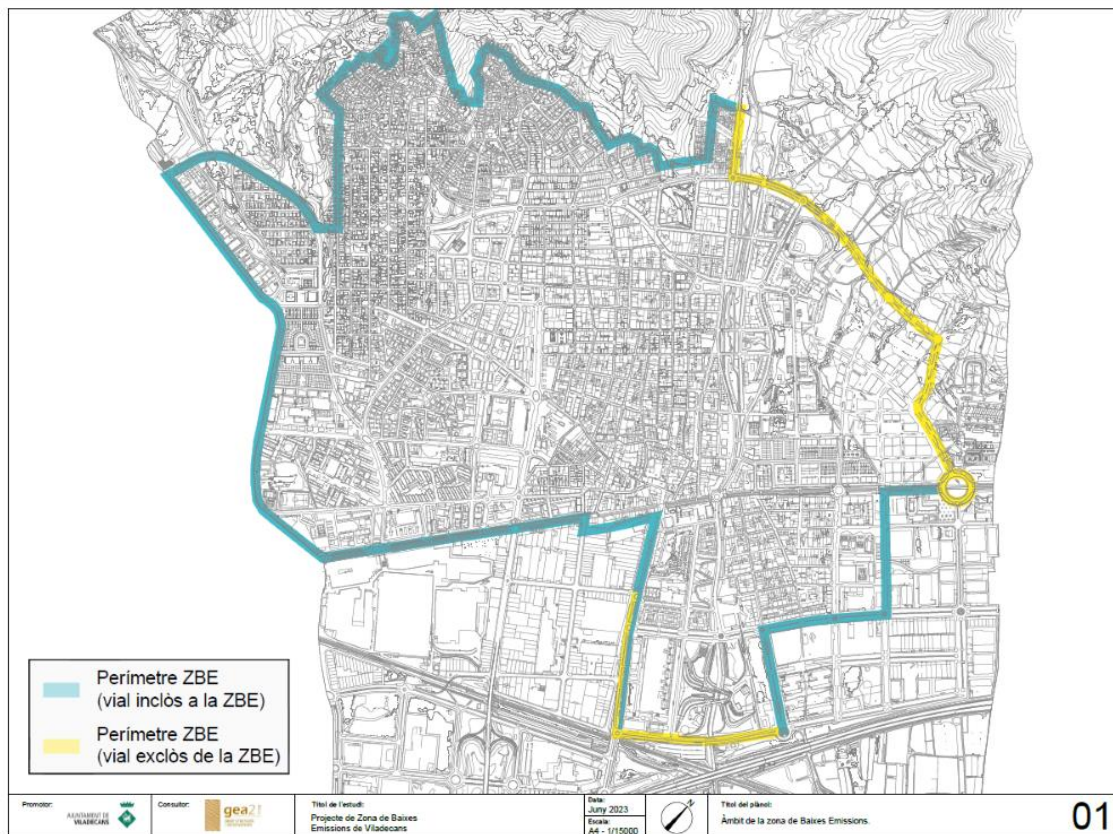
En tot cas, la revisió i modificació dels projectes tècnics de les ZBE es sotmetran a informació pública per temps no inferior a 30 dies hàbils, mitjançant anuncis en la pàgina web institucional de l'Ajuntament.

Disposició final segona

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





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,	N2, N3



		pulverulentes o granuloses en dipòsit tancat, i amb mitjans auxiliars o sense per carregar-les o descarregar-les	
17	Basculant	Vehicle proveït d'un mecanisme que permet portar o girar la caixa per fer la descàrrega des del lateral o des del darrere	N2, N3
18	Dúmper	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	N2, N3



		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	
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 fluïdificats	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 fluidificat	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. Vehicls els/les titulars dels quals poden obtenir les autoritzacions previstes a l'apartat 1.c.i de l'article 13 perquè s'acosten a l'edat de jubilació

Vehicls 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 vehicls de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats als dits vehicls.

Viladecans, a 15 de març de 2024.