



Mobilitat

INFORME JURÍDIC

Identificació de l'expedient

Núm.Exp. 937/2025/eAJT

Assumpte: Escrit d'al·legacions presentat en data 17 de desembre de 2025 (registre d'entrada núm. 2025076741) pel Coordinador Local de VOX ESPAÑA en Vilanova i la Geltrú, contra l'acord d'aprovació inicial de l'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Vilanova i la Geltrú.

En relació a l'assumpte de referència, cal fer les següents **CONSIDERACIONS**:

I. Antecedents.

1. El Ple de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, en sessió de data 12 de novembre de 2025, va adoptar l'acord d'aprovació inicial de l'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) del municipi.
2. Aquest acord va ser sotmès al tràmit d'informació pública i audiència als interessats pel termini legalment establert, mitjançant anunci publicat al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona de 12 de novembre de 2025.
3. Dins del termini conferit, el Coordinador Local de VOX ESPAÑA en Vilanova i la Geltrú, mitjançant escrit de data 10 de desembre de 2025 presentat en data 17 de desembre de 2025 (registre d'entrada núm. 2025076741), formula al·legacions contra l'acord d'aprovació inicial de l'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Vilanova i la Geltrú, sol·licitant la revisió integral de l'expedient i, subsidiàriament, la suspensió de la tramitació de l'ordenança.

II. Fonaments de dret.

PRIMER.- Sobre les al·legacions de caràcter formal i procedimental.

1.1. Infracció de la doctrina constitucional en matèria lingüística (al·legació prèvia).

L'al·legant sosté que la tramitació de l'expedient de l'ordenança exclusivament en llengua catalana vulnera la doctrina del Tribunal Constitucional (en particular, la STC 83/86), en relegar el castellà a la condició de mera llengua de traducció i no respectar el seu caràcter cooficial.



Mobilitat

Aquesta al·legació ha de ser desestimada, ja que es basa en una interpretació errònia de la normativa aplicable i de la jurisprudència constitucional. La legislació vigent distingeix clarament entre la llengua d'ús intern de les administracions públiques catalanes i els requisits de publicació de les normes per a la seva eficàcia general.

Ús del català com a llengua pròpia i d'ús normal en la tramitació interna.

La tramitació de l'expedient en llengua catalana està plenament emparada per la normativa vigent, que estableix el català com a llengua d'ús normal i preferent de les administracions públiques a Catalunya. Aquesta potestat no vulnera el règim de cooficialitat, sinó que el desenvolupa d'acord amb el marc estatutari. La base jurídica per a aquesta actuació es troba en els següents preceptes:

1. Article 6.1 de la Llei Orgànica 6/2006, de 19 de juliol, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya: Estableix que *"La llengua pròpia de Catalunya és el català. Com a tal, el català és la llengua d'ús normal i preferent de les Administracions públiques [...] de Catalunya"*.

2. Article 5 del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya: Disposa que *"El català és la llengua pròpia de l'Administració local de Catalunya i, per tant, ha de ser la llengua d'ús normal i general en les seves activitats"*.

3. Article 9.1 de la Llei 1/1998, de 7 de gener, de Política Lingüística: Obliga les administracions locals a *"utilitzar el català en les seves actuacions internes i en la relació entre elles"*.

4. Article 15.2 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques: Confirma que en els procediments tramitats per les administracions de les comunitats autònomes i les entitats locals, *"l'ús de la llengua s'ajustarà al que preveu la legislació autonòmica corresponent"*.

A més, aquesta previsió legal es veu reforçada i desenvolupada a nivell local pel **Reglament per a l'ús de la llengua catalana a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú**, aprovat pel Ple de l'Ajuntament de data 19 de gener de 2009 (BOP núm. 64, de 16-03-2009), que estableix de manera inequívoca l'obligació d'utilitzar el català en l'activitat administrativa interna. Concretament:

- L'article 2 del Reglament municipal disposa que, de manera general, *"l'Ajuntament ha d'emprar el català per a les seves tasques i relacions"*.
- L'article 3.1 especifica que *"Les actuacions de comunicació oral i escrita de l'Ajuntament s'han de fer en català"*.
- De forma concloent, l'article 6.1 del mateix Reglament estableix que *"Tots els expedients administratius de l'Ajuntament s'han de tramitar en llengua catalana"*.
- Així mateix, l'article 14 estableix: *"Les disposicions de l'Ajuntament s'han de publicar en català"*.



Mobilitat

Aquest marc normatiu, des del nivell estatutari fins al reglamentari local, habilita plenament l'Ajuntament a tramitar els seus expedients interns en català, sense perjudici del dret dels ciutadans a relacionar-s'hi en la llengua oficial que triïn, dret que ha estat plenament garantit durant el tràmit d'informació pública.

Exigència de bilingüisme en la publicació de la norma definitiva.

La doctrina del Tribunal Constitucional invocada per l'al·legant, especialment la STC 83/86, es refereix a la publicació de les normes per garantir-ne el ple coneixement i la seguretat jurídica, assegurant que ambdues versions oficials tinguin idèntic valor jurídic. Aquesta exigència no s'aplica als documents interns del procediment (informes, propostes, etc.), sinó al text final de la disposició general.

L'obligació de publicar l'ordenança en ambdues llengües oficials un cop sigui aprovada definitivament, com a requisit per a la seva entrada en vigor, està recollida a l'article 8.2 de la Llei 1/1998, de 7 de gener, de Política Lingüística, el qual estableix que la publicació de les disposicions generals de les administracions locals de Catalunya "es realitza en edicions simultànies en català i en castellà".

En aquest sentit, el mateix Reglament municipal, en l'anteriorment esmentat article 14, estableix que "*Les disposicions de l'Ajuntament s'han de publicar en català*", mandat que es complementa i s'ha d'interpretar de conformitat amb l'obligació de publicació bilingüe simultània que imposa la legislació de rang superior, tal com recull el propi Reglament en el seu article 1.1 en remetre's expressament a la Llei de Política Lingüística.

Per tant, la tramitació interna en català no converteix la futura versió castellana en una "mera traducció", sinó que, un cop publicada oficialment, aquesta tindrà plena validesa i eficàcia jurídica, en compliment de la doctrina constitucional.

En conclusió, la tramitació de l'expedient en llengua catalana és conforme a dret i no vulnera cap precepte constitucional ni estatutari. L'exigència de bilingüisme es complirà en el moment processal oportú: la publicació de l'ordenança definitiva al Butlletí Oficial de la Província, garantint així la seguretat jurídica i el dret de tots els ciutadans a conèixer la norma.

1.2. Manca de participació ciutadana i absència d'informes (al·legacions setena, desena i onzena).

Les al·legacions denuncien una suposada manca de participació ciutadana real i efectiva, així com l'absència d'informes d'àrees com Promoció Econòmica o de consultes a entitats socials i econòmiques.

Aquestes afirmacions no es corresponen amb la realitat de l'expedient tramitat. El procediment d'elaboració de l'ordenança ha respectat escrupolosament les exigències legals aplicables, tant les de caràcter general com les específiques del règim local, garantint en tot moment la transparència i el dret a la participació ciutadana.



Mobilitat

En primer lloc, el procediment seguit s'ajusta plenament a l'establert a l'article 178 del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, que regula de forma específica la tramitació de les ordenances locals. Aquesta norma exigeix:

- a) L'aprovació inicial per part del Ple.
- b) Un període d'informació pública i audiència als interessats per un termini mínim de trenta dies.
- c) La resolució de les reclamacions i l'aprovació definitiva.

Aquest procediment especial per a l'aprovació de normes locals es desenvolupa en el marc de la legislació bàsica estatal, concretament la Llei Reguladora de les Bases del Règim Local, que atribueix al Ple municipal la competència per a l'aprovació de les ordenances a l'article 22.2 d).

D'altra banda, la Llei del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques estableix en el seu article 133 un marc general per a la participació ciutadana en l'elaboració de normes. En aquest sentit, abans de la seva aprovació inicial en data 5 de febrer de 2024 el Ple de l'Ajuntament va aprovar sotmetre a la consulta pública prèvia prevista al referit article 133 LPACAP la tramitació d'una ordenança reguladora de Zones de Baixes Emissions a Vilanova i la Geltrú, i la creació d'una Comissió d'estudis i treball per a la seva redacció, tal i com figura incorporat a l'expedient i recollit expressament a l'apartat 6 de la relació de fets de l'acord d'aprovació inicial. I així mateix, respecte a aquest acord d'aprovació inicial s'ha substanciat el tràmit essencial d'informació pública i audiència, previst tant a la normativa local catalana com al propi article 133 de la Llei del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, permetent a qualsevol ciutadà o entitat examinar l'expedient i presentar les al·legacions que considerés oportunes. Aquest dret ha estat efectivament exercit per l'al·legant, la qual cosa evidencia que la finalitat del tràmit —garantir la participació— s'ha complert plenament.

Per tant, no s'aprecia cap vici de procediment que pugui invalidar l'ordenança, ja que la seva tramitació s'ha dut a terme d'acord amb la normativa sectorial aplicable i ha garantit de forma efectiva el dret a la participació.

A més, l'expedient compta amb tots els informes tècnics i jurídics preceptius que justifiquen la necessitat i l'oportunitat de la norma, entre els quals destaquen:

Informe de Mobilitat: Analitza els fluxos de trànsit, l'impacte sobre la circulació i les alternatives de transport públic, justificant el perímetre i el règim de funcionament de la ZBE.

Estudi socio-econòmic exhaustiu, sobre la futura instal·lació d'una zona de baixes emissions a Vilanova i la Geltrú: Entre d'altres, incorpora una recopilació d'informació i dades, una diagnosi i caracterització de la mobilitat urbana a Vilanova i la Geltrú, conseqüències de l'establiment de la ZBE, i un projecte de ZBE que, entre d'altres, inclou mesures de millora de la qualitat de l'aire i mitigació d'emissions de canvi climàtic; un sistema de control d'accessos, circulació i estacionament a la ZBE; una memòria econòmica; un anàlisi d'impacte social, de gènere i de discapacitat;



Mobilitat

procediments per al seguiment del seu compliment i revisió; i un pla de comunicació, participació i sensibilització.

Informe de Medi Ambient sobre la qualitat de l'aire: Acredita, amb dades objectives, la situació de la qualitat de l'aire al municipi i la necessitat d'adoptar mesures per protegir la salut pública, en compliment de la normativa estatal i europea.

Informe de l'àmbit de Promoció Econòmica: Valora l'impacte de la mesura sobre el teixit comercial i empresarial, conclouent que els beneficis en termes de millora de l'entorn urbà i la salut pública superen els potencials perjudicis, que a més es mitiguen amb les exempcions previstes per a vehicles professionals.

Informe d'impacte de gènere: Analitza la norma des de la perspectiva de gènere, garantint que no es produeixen discriminacions indirectes i que es tenen en compte els diferents patrons de mobilitat.

La jurisprudència, com la recollida a la Sentència 869/2023, de 26 de juny del Tribunal Suprem, ha aclarit que els procediments especials, com els urbanístics o ambientals, es regeixen per la seva normativa sectorial, la qual ja preveu mecanismes de participació com la informació pública, sense que sigui exigible duplicar tràmits previstos a la normativa general si la llei especial no ho contempla. De totes maneres, i per a major seguretat jurídica, figura incorporat a l'expedient que aquest Ajuntament va efectuar consulta expressa en data 15 de setembre de 2025 a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de la Generalitat de Catalunya, sobre si el tràmit d'aprovació d'aquesta ordenança s'havia de sotmetre a algun procediment d'avaluació ambiental, a la qual es va contestar en data 17 de setembre que l'avaluació ambiental només la fan de plans i projectes, per la qual cosa no han d'avaluar aquesta ordenança concreta. El procediment seguit s'ha ajustat, doncs, a la normativa sectorial aplicable.

SEGON.- Sobre les al·legacions relatives a la cobertura legal i principis generals del Dret.

2.1. Inexistència de cobertura normativa suficient (al·legació primera).

L'al·legació que sosté que l'Ajuntament no té habilitació legal suficient per aprovar una ordenança que restringeix la circulació de vehicles, ha de ser desestimada. Aquesta afirmació es basa en una interpretació restrictiva i errònia del marc competencial dels municipis, ignorant la concurrència de diverses normatives estatals i autonòmiques que no només atorguen la competència, sinó que en alguns casos imposen l'obligació d'actuar.

La potestat de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú per establir una Zona de Baixes Emissions (ZBE) es fonamenta en un conjunt sòlid i coherent de normes jurídiques:

Marc estatal: Obligació directa i competències generals.



Mobilitat

Contràriament al que s'afirma en l'escrit d'al·legacions, no ens trobem davant d'un simple "mandat programàtic", sinó d'una obligació legal directa i de competències clarament atribuïdes:

1. Obligació específica d'establir ZBE: La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, estableix en el seu article 14.3 un mandat directe i imperatiu per als municipis de més de 50.000 habitants d'adoptar plans de mobilitat urbana sostenible que incloguin, com a mínim, l'establiment de zones de baixes emissions abans de 2023. Aquesta llei, de caràcter bàsic, constitueix l'habilitació legal principal i específica que legitima l'actuació municipal. A més, el Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, que desenvolupa aquesta llei, confirma en el seu article 2 que les ZBE seran *"delimitades i regulades per les entitats locals en la seva normativa municipal"*.

2. Competències en matèria de trànsit: 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 a motor i seguretat viària, atorga als municipis competències explícites per regular la circulació. Concretament, l'article 7.g) els atribueix la facultat de *"restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals"*. Aquesta és una habilitació directa per implementar el nucli de les mesures que conté l'ordenança.

3. Competències municipals generals: La Llei Reguladora de les Bases del Règim Local, en el seu article 25 reconeix com a competències pròpies dels municipis, entre d'altres, les relatives a:

b) Medi ambient urbà: Incloent-hi la *"protecció contra la contaminació [...] atmosfèrica en les zones urbanes"*.

g) Trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat.

j) Protecció de la salubritat pública.

Aquestes competències genèriques reforcen la capacitat del municipi per actuar en defensa de la salut dels seus ciutadans i la qualitat del seu entorn urbà, sent la ZBE un instrument idoni per a aquests fins.

Marc autonòmic: Desenvolupament i concreció de les competències.

La normativa catalana no només ratifica aquestes competències, sinó que les desenvolupa i en promou l'exercici:

1. Competències segons la legislació local catalana: El Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat pel Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, estableix en el seu article 66 que el municipi té competències pròpies en matèries com b) L'ordenació del trànsit; f) La protecció del medi; i h) La protecció de la salubritat pública.

2. Estatut d'Autonomia de Catalunya: L'article 84.2 de l'Estatut preveu que els governs locals tenen competències pròpies sobre: h) la circulació i els serveis de mobilitat; i j) la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient.



Mobilitat

3. Normativa sectorial de qualitat de l'aire: El Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, estableix un marc normatiu concret per a la implantació de les ZBE a Catalunya, desenvolupant la normativa estatal i fixant requisits específics que l'Ordenança de Vilanova i la Geltrú compleix i desenvolupa en l'àmbit local.

En conclusió, l'Ajuntament no només té competència per aprovar l'Ordenança, sinó que està complint amb una obligació legal derivada de la legislació de canvi climàtic. Aquesta actuació es troba plenament emparada per la legislació de règim local, de trànsit i la normativa autonòmica, que configuren un marc jurídic més que suficient per legitimar l'adopció de la ZBE. Per tant, l'al·legació sobre la manca d'habilitació legal ha de ser íntegrament desestimada.

L'ordenança no és un acte arbitrari, sinó el compliment d'una obligació legal i l'exercici legítim de les competències municipals per protegir l'interès general, concretament la salut dels seus ciutadans i la qualitat del medi ambient urbà.

2.2. Vulneració del principi de proporcionalitat (al·legacions segona i cinquena).

S'argumenta que la mesura és desproporcionada i que no s'han avaluat alternatives menys lesives.

El principi de proporcionalitat ha estat un eix central en l'elaboració de la norma. La mesura és:

Idònia: La restricció a l'accés dels vehicles més contaminants és una eina directament encaminada a reduir les emissions de gasos nocius, tal com demostren les experiències en altres ciutats i l'informe de Medi Ambient.

Necessària: L'esmentat informe de qualitat de l'aire evidencia que altres mesures menys restrictives no serien suficients per assolir els objectius de qualitat de l'aire que exigeix la normativa i per protegir la salut de la població.

Proporcionada en sentit estricte: L'ordenança pondera adequadament els béns jurídics en conflicte. La restricció del dret a la circulació amb un vehicle privat contaminant se sacrifica en favor d'un bé superior, el dret a la salut i a un medi ambient adequat (articles 43 i 45 de la Constitució). A més, la norma inclou un règim d'exempcions i autoritzacions per a residents, persones amb mobilitat reduïda, serveis d'emergència i vehicles professionals, la qual cosa mitiga l'impacte i demostra la ponderació realitzada.

2.3. Vulneració del principi d'igualtat i discriminació per raó econòmica (al·legacions quarta, setena, desena i dotzena).

L'escrit d'al·legacions manifesta que la ZBE genera una discriminació indirecta per raó de capacitat econòmica. Aquesta afirmació parteix d'una premissa errònia. El criteri de restricció no és la capacitat econòmica del titular, sinó un criteri objectiu i mediambiental: el potencial contaminant del vehicle, determinat per la classificació de la DGT. Aquest criteri és neutre i persegueix una finalitat legítima.



Mobilitat

L'al·legant sosté que l'Ordenança vulnera el principi de proporcionalitat en la restricció de drets fonamentals, argumentant que les mesures adoptades no superen el triple judici d'idoneïtat, necessitat i equilibri. Aquesta al·legació ha de ser desestimada, ja que l'actuació municipal s'ajusta plenament a la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional en aquesta matèria.

El punt de partida de l'anàlisi és que no tota diferència de tracte o impacte diferenciat sobre determinats col·lectius constitueix una discriminació prohibida per l'article 14 de la Constitució Espanyola. El Tribunal Constitucional ha admès reiteradament que normes aparentment neutres puguin tenir un impacte diferent en diversos grups de ciutadans, sense que això impliqui una vulneració del principi d'igualtat, sempre que la mesura estigui justificada per un fi constitucionalment legítim i sigui proporcionada.

En aquest sentit, la Sentència del Tribunal Constitucional 200/2001, de 4 d'octubre, i la Sentència del Tribunal Constitucional 103/2008, de 11 de setembre, entre d'altres, estableixen que una diferenciació normativa és constitucionalment lícita si persegueix una finalitat legítima i les conseqüències jurídiques que se'n deriven són proporcionades a aquesta finalitat.

En el cas que ens ocupa, el fi perseguit per l'Ordenança és la protecció de la salut pública i la millora de la qualitat de l'aire, un objectiu no només legítim, sinó que constitueix un mandat constitucional per als poders públics, d'acord amb l'article 43 de la Constitució, que reconeix el dret a la protecció de la salut.

Un cop acreditat el fi legítim, cal analitzar si la mesura supera el triple judici de proporcionalitat, tal com ha estat configurat per la jurisprudència constitucional (entre d'altres, a la Sentència del Tribunal Constitucional 128/1987, de 16 de juliol, i a la Sentència del Tribunal Constitucional 182/2009, de 7 de setembre):

1. Judici d'idoneïtat: La mesura és adequada per assolir el fi perseguit. La restricció de la circulació dels vehicles més contaminants és un mitjà tècnicament apte i reconegut per reduir les emissions de partícules nocives i millorar la qualitat de l'aire, tal com acrediten els informes tècnics de Medi Ambient i Mobilitat que consten a l'expedient.

2. Judici de necessitat: La mesura és indispensable, en el sentit que no existeixen altres mesures menys restrictives que permetin assolir l'objectiu amb la mateixa eficàcia. L'experiència ha demostrat que les mesures merament informatives o de foment no són suficients per aconseguir una reducció significativa de la contaminació. A més, l'establiment de Zones de Baixes Emissions és una obligació legal imposada per la normativa estatal i europea sobre canvi climàtic.

3. Judici de proporcionalitat en sentit estricte: La mesura és ponderada i equilibrada, ja que els beneficis que s'obtenen per a l'interès general (protecció de la salut de tota la ciutadania) superen els sacrificis que s'imposen a determinats titulars de vehicles. L'Ordenança no estableix una prohibició absoluta i indiscriminada, sinó que preveu un calendari d'implantació progressiu, així com un règim d'exempcions, autoritzacions i moratòries per a residents, persones amb mobilitat reduïda, serveis



Mobilitat

d'emergències i determinats col·lectius professionals, amb la finalitat de mitigar l'impacte socioeconòmic de la mesura.

En conclusió, l'Ordenança reguladora de la ZBE de Vilanova i la Geltrú respecta escrupolosament el principi de proporcionalitat. La seva finalitat és constitucionalment legítima, i les restriccions que imposa són idònies, necessàries i ponderades per a la protecció de la salut pública, d'acord amb la doctrina del Tribunal Constitucional. Per tant, procedeix desestimar aquesta al·legació.

A més, l'ordenança no ignora la realitat socioeconòmica. Com s'ha esmentat, l'existència d'un règim d'exempcions i moratòries per a determinats col·lectius (residents, autònoms amb vehicles per a la seva activitat, etc.) actua com a mecanisme corrector per evitar situacions d'exclusió social. L'estudi socio-econòmic i els informes de Promoció Econòmica i d'Impacte de Gènere han analitzat aquests aspectes, i el disseny final de l'ordenança n'és el resultat ponderat. No es tracta d'una prohibició absoluta, sinó d'una regulació que modula els seus efectes.

TERCER.- Sobre la justificació tècnica i la planificació de la mobilitat.

3.1. Absència de justificació tècnica i diagnòstic ambiental (al·legacions tercera i sisena).

L'al·legant nega que existeixi una base empírica suficient per justificar la ZBE a Vilanova i la Geltrú.

Aquesta afirmació queda totalment desvirtuada per l'estudi socio-econòmic i l'Informe de Medi Ambient sobre la qualitat de l'aire, que consten a l'expedient. Aquest darrer document, elaborat pels serveis tècnics competents, analitza les dades de les estacions de mesurament, les projeccions de contaminació i l'impacte del trànsit rodat, conclouent que és necessari actuar per complir amb els valors límit legals i les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut. L'ordenança no es basa en "afirmacions genèriques", sinó en un diagnòstic concret i adaptat a la realitat del municipi.

3.2. Manca d'un pla alternatiu de mobilitat (al·legació vuitena).

Es critica que l'ordenança és una mesura merament punitiva, no acompanyada d'alternatives de mobilitat sostenible. Aquesta visió és parcial i incorrecta. La ZBE s'emmarca en una estratègia municipal més àmplia de foment de la mobilitat sostenible, tal com reflecteix l'Informe de Mobilitat i l'estudi socio-econòmic. Aquesta estratègia inclou actuacions de millora del transport públic, l'ampliació de la xarxa de carrils bici i la pacificació de carrers. La ZBE és una peça clau, però no aïllada, d'un model de ciutat que busca reduir la dependència del vehicle privat motoritzat. L'ordenança no és un fi en si mateixa, sinó un instrument per accelerar la transició cap a un model de mobilitat més saludable i sostenible.



Mobilitat

QUART.- Sobre el règim d'autoritzacions i taxes (al·legació tretzena).

Finalment, s'impugna la legalitat de la taxa per a les autoritzacions excepcionals de circulació, considerant-la un "peatge encobert" que vulnera el principi de legalitat tributària. Aquesta al·legació confon la naturalesa jurídica de la prestació exigida. No es tracta d'un impost ni d'un preu públic per circular, sinó d'una taxa per la prestació d'un servei administratiu: la tramitació i concessió d'una autorització excepcional per accedir a la ZBE. La seva cobertura legal es troba en el Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (TRLRHL), aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març. El fet imposable, d'acord amb l'article 20.1.B) no és la circulació de vehicles, sinó la realització d'una activitat administrativa de competència local que beneficia de manera particular el subjecte passiu. Aquesta activitat consisteix en la tramitació i resolució de les sol·licituds d'autorització excepcional, que permeten aixecar puntualment una prohibició general d'accés per a un subjecte concret.

Pel que fa a la quantia, l'article 24.2 del TRLRHL estableix que l'import de les taxes per la prestació d'un servei o la realització d'una activitat no pot excedir, en el seu conjunt, el cost real o previsible del servei o activitat. En aquest sentit, i tal com es justifica a la memòria econòmica que acompanya l'expedient, l'import de la taxa es correspon amb una estimació raonable dels costos directes i indirectes associats a la gestió d'aquestes sol·licituds. Aquesta configuració garanteix que la taxa no té una finalitat recaptatòria, sinó que es limita a cobrir el cost del servei administratiu prestat, respectant així el principi d'equivalència que regeix aquesta figura tributària i ajustant-se a les exigències legals i jurisprudencials.

III. CONCLUSIONS.

Per tot el que s'ha exposat, es conclou que les al·legacions formulades pel Coordinador Local de VOX ESPAÑA en Vilanova i la Geltrú VOX han de ser desestimades en la seva totalitat, ja que:

1. El procediment d'elaboració de l'ordenança s'ha ajustat a la legalitat, garantint la participació ciutadana, primer mitjançant el tràmit de consulta pública prèvia, i després a través del tràmit d'informació pública, i assegurant que la publicació bilingüe de la norma s'efectuarà en la publicació de la seva aprovació definitiva.
2. L'Ajuntament té plena competència per aprovar l'ordenança, en compliment d'una obligació legal i en exercici de les seves atribucions en matèria de medi ambient, salut pública i trànsit.
3. La norma respecta els principis de proporcionalitat i igualtat, establint un criteri de restricció objectiu i mediambiental, i preveient mecanismes correctors per mitigar l'impacte sobre col·lectius vulnerables.
4. La decisió està sòlidament fonamentada en informes tècnics (Medi Ambient, Mobilitat, estudi socio-econòmic, Promoció Econòmica i Impacte de Gènere) que acrediten la necessitat i idoneïtat de la mesura.



AJUNTAMENT DE
Vilanova i la Geltrú

Mobilitat

5. La taxa per autoritzacions excepcionals s'ajusta al principi de legalitat tributària, essent la contraprestació per un servei administratiu.

En conseqüència, es proposa que per part de l'òrgan municipal competent **ES DESESTIMI** íntegrament l'escrit d'al·legacions presentat en data 17 de desembre de 2025 (registre d'entrada núm. 2025076741) pel Coordinador Local de VOX ESPAÑA en Vilanova i la Geltrú, contra l'acord d'aprovació inicial de l'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Vilanova i la Geltrú, i continuar amb la tramitació de l'expedient per a la seva aprovació definitiva.

En els esmentats termes s'emet el present informe, que se sotmet a qualsevol altre criteri millor fonamentat en dret.

Assessor jurídic

Secretari General

Tomás Bonilla Núñez

Isidre Martí Sardà