



GMT

Asunto: Recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorizaciones en el acceso de vehículos a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y otras UVAR (*Urban Vehicle Access Regulations*).

Instrucción MOV 2023/20

Introducción

La Estrategia española de Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico establece entre otros objetivos, la necesidad de pacificación de vías públicas especialmente en las áreas urbanas, donde actualmente se concentra el mayor número de accidentes de tráfico en los que están implicados usuarios vulnerables de la vía.

Las entidades locales están trabajando en la mejora de la movilidad, la pacificación del tráfico rodado, la reducción de la siniestralidad y, en paralelo, están impulsando la introducción de medios de transporte activos, vehículos ligeros, vehículos de cero y bajas emisiones y servicios de movilidad compartida.

En el ámbito urbano la circulación de vehículos destinados a servicios de logística urbana y última milla configuran una actividad crucial desde el punto de vista económico y social, y por tanto deben ser objeto de especial consideración en la implementación de políticas públicas de movilidad.

Los avances continuos de la industria de la automoción en el desarrollo de vehículos menos contaminantes impactan positivamente en la reducción de partículas en suspensión y óxidos de nitrógeno (NO_x). Sin embargo, en España, algunas zonas urbanas muy concretas muestran valores de calidad del aire que superan los límites establecidos, lo que en parte también se debe a la elevada antigüedad del parque de vehículos de nuestro país y, en algunos casos, a la falta de mantenimiento de algunos vehículos a lo largo de su vida útil.

En cuanto a las mejoras de los vehículos en términos de seguridad vial, el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 ha supuesto el incremento en el uso de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) que permitirá avanzar en la protección de las víctimas vulnerables (peatones, personas usuarias de vehículos de micromovilidad, bicicletas, ciclomotores y motocicletas), yendo más allá de la protección de los propios ocupantes del vehículo. Estos dispositivos deben ayudar a rebajar las cifras que usuarios vulnerables que mueren en nuestras ciudades víctimas de un accidente de tráfico y que, en la actualidad, superan cada año el 80%.

Las Zonas de Bajas Emisiones, en adelante ZBE, son una de las herramientas de mayor alcance dentro del conjunto de estrategias que constituyen las regulaciones de acceso de los vehículos a las áreas urbanas (*Urban Vehicle Access Regulations*), UVAR, en terminología de la Unión Europea. Las ZBE se están implantando de forma generalizada en ciudades europeas para avanzar hacia una mayor sostenibilidad en la movilidad, pues aplican criterios ambientales a las estrategias de control de acceso, circulación y estacionamiento de vehículo, e inciden directamente en la movilidad.

La Dirección General de Tráfico promovió la publicación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, en cuyo artículo número 18 se prevé que **"cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar a la autoridad competente la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de aceras o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto"**.

Adicionalmente, la reforma de dicho Real Decreto Legislativo, acometida en 2022, incluía como infracción grave **"No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones"**.

La regulación completa del sistema de distintivo ambiental se produce por parte de la Dirección General de Tráfico con la publicación de la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante (identificándolos a través de los distintivos ambientales 0, ECO, C y B), con el fin de facilitar a las autoridades con competencia en gestión de tráfico, movilidad o ambiental, la aplicación de medidas de discriminación positiva.

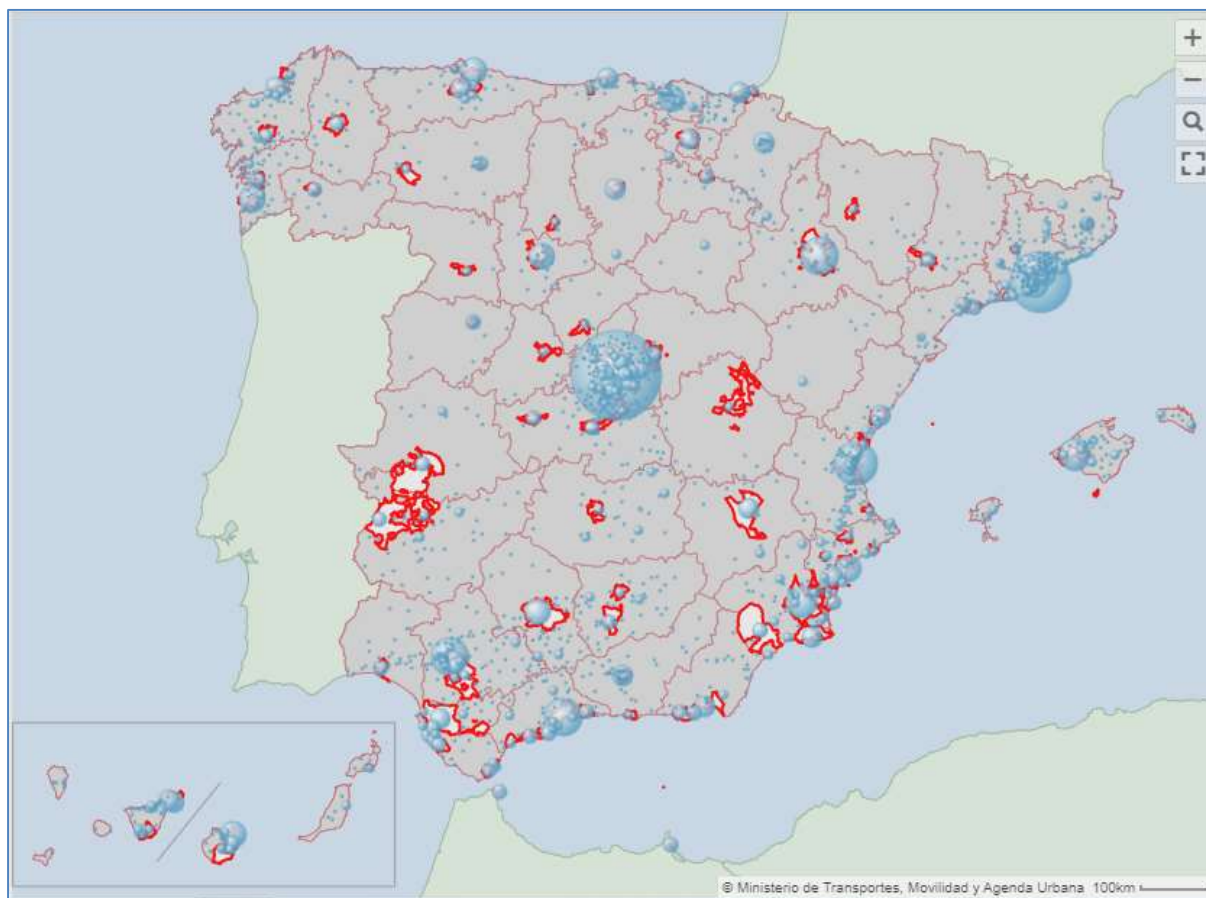
Asimismo, la Ley 7/2021, de 10 de mayo, de cambio climático y transición energética (artículo 14.3.a) establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes cuando estos superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE).

La consolidación de los distintivos ambientales ha permitido la armonización de políticas municipales y supramunicipales de movilidad en España, representando una ventaja incuestionable, pues se ha adoptado un criterio único, claro y comprensible por la ciudadanía, basado en los datos obrantes en el registro nacional de vehículos.

En desarrollo de la Ley de cambio climático y transición energética, se aprueba el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Este Real Decreto, en su artículo 5.2, no deja lugar a dudas y establece que a los efectos del establecimiento de restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos según su potencial contaminante, *“se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones”*, es decir, los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico.

La clasificación conforme a criterios ambientales es una herramienta que respeta la autonomía local, pues las restricciones se establecen por las autoridades municipales para adaptarlas a cada entorno urbano; por su potencial contaminante, por categoría de vehículo (M, N...), por período diario, horario, etc.

De acuerdo con los datos oficiales de población por municipios correspondientes a 1 de enero de 2022 existían 151 municipios con población mayor de 50.000 habitantes empadronados.



Municipios con población empadronada mayor de 50.000 habitantes en 2021. Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas. MITMA.

En el ámbito europeo, la creación de ZBE da respuesta a la problemática de calidad del aire de cada municipio, se ajusta a las peculiaridades propias del mismo, y el éxito se ha basado en los distintivos ambientales establecidos por cada país. Asimismo, la definición de estas ZBE se acompaña de políticas coherentes con el movimiento de personas y mercancías dentro de los municipios. Se debe, por tanto, actuar sobre las diferentes estrategias relativas a la distribución urbana de mercancías (DUM), así como en la pacificación de las ciudades, todo ello en pro de la reducción de siniestralidad y la contaminación, mejorando a su vez la movilidad urbana.

Para la correcta implantación de ZBE, se requiere además la implantación en el territorio nacional de puntos de recarga eléctrica suficientes, así como la puesta a disposición de los ciudadanos de la información acerca de su localización, características, disponibilidad, precio de venta al público etc a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por la Dirección General de Tráfico, tal y como establece el artículo 15.1 de la Ley 7/2021, de 10 de mayo, de cambio climático y transición energética.

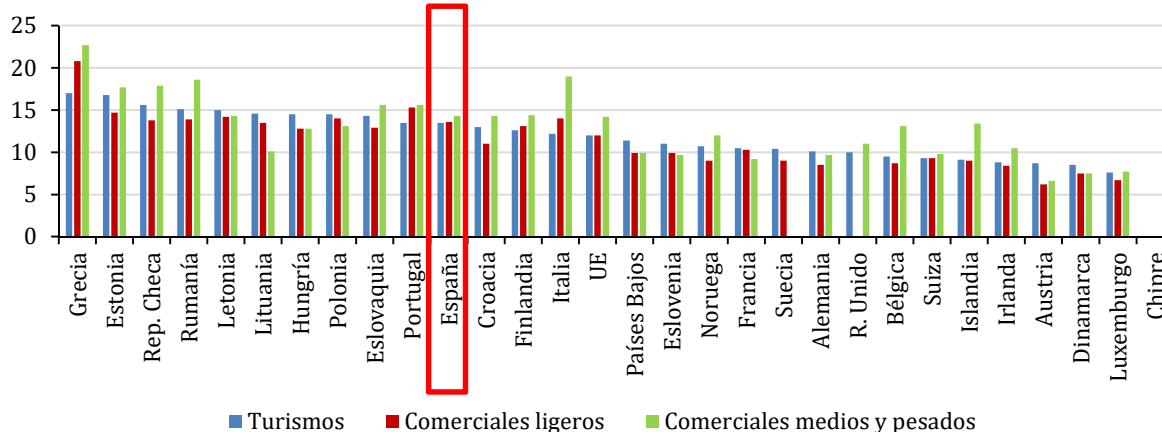
Esta información, junto con la información de contorno y condiciones de acceso de las ZBE establecida en el artículo 10.2 del Real Decreto 1052/2022 –de obligada remisión a la DGT por parte de los Ayuntamientos- es crucial para que los ciudadanos y empresas elijan el medio

de desplazamiento óptimo en cada momento y aumenten de este modo la eficiencia de sus desplazamientos, evitando contribuir al fenómeno de la congestión de la ciudad.

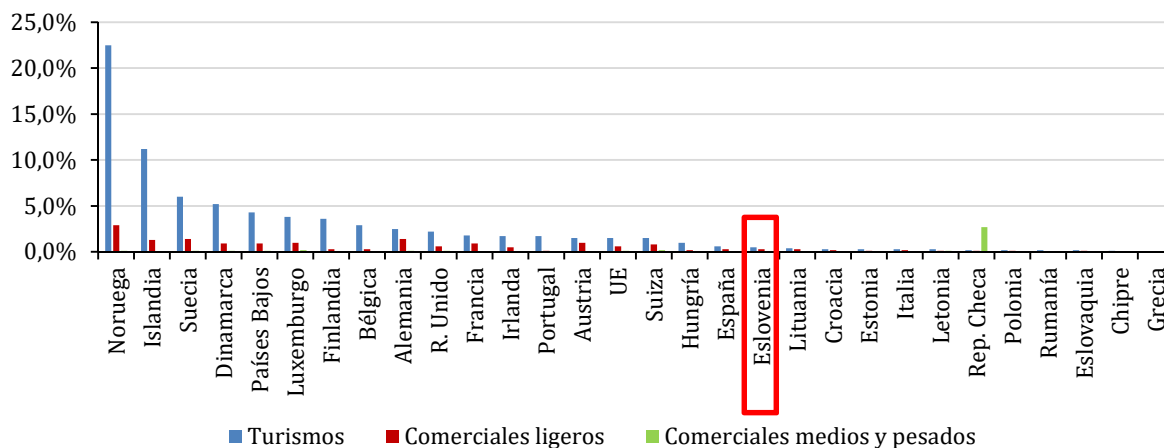
En relación con esta información que los Ayuntamientos deben enviar a la DGT con la finalidad de poder ofrecérsela con carácter gratuito a los navegadores, vehículos y APPs, se aprobó el “Escrito Directriz MOV 2023/01 Proceso para el alta y gestión de Zonas de Bajas Emisiones en DGT 3.0”, accesible desde la página web” accesible a través del enlace https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/MOV-gestion-traffic/ED1_2023-ZBE-en-DGT30.pdf

Por otro lado, en el análisis de la implantación de las ZBE debe tenerse en cuenta la antigüedad del parque de vehículos en España (12,7 años en el caso de turismos, 13 años para vehículos comerciales ligeros, y 14,7 años para vehículos comerciales medios y pesados, que suponen el 30% de la circulación en el ámbito urbano) y la penetración de los vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables en dicho parque, que puede dificultar la implementación de estas zonas frente a otros países de la Unión Europea.

Antigüedad del parque de vehículos 2021 (ordenado por antigüedad de turismos)



% Vehículos eléctricos e híbridos enchufables (2021) (ordenado por cuota electrificados (BEV + PHEV) de turismos)



Fuente: Dirección General de Tráfico

En cuanto a la distribución del parque de automóviles según el distintivo ambiental de la DGT, las provincias con un mayor porcentaje de turismos con etiqueta 0 son Madrid y Barcelona con un 1,7% y un 0,7% respectivamente. Estas, junto con Las Palmas y Baleares, son las únicas cuatro provincias que superan el 0,5% de turismos con este tipo de etiqueta.

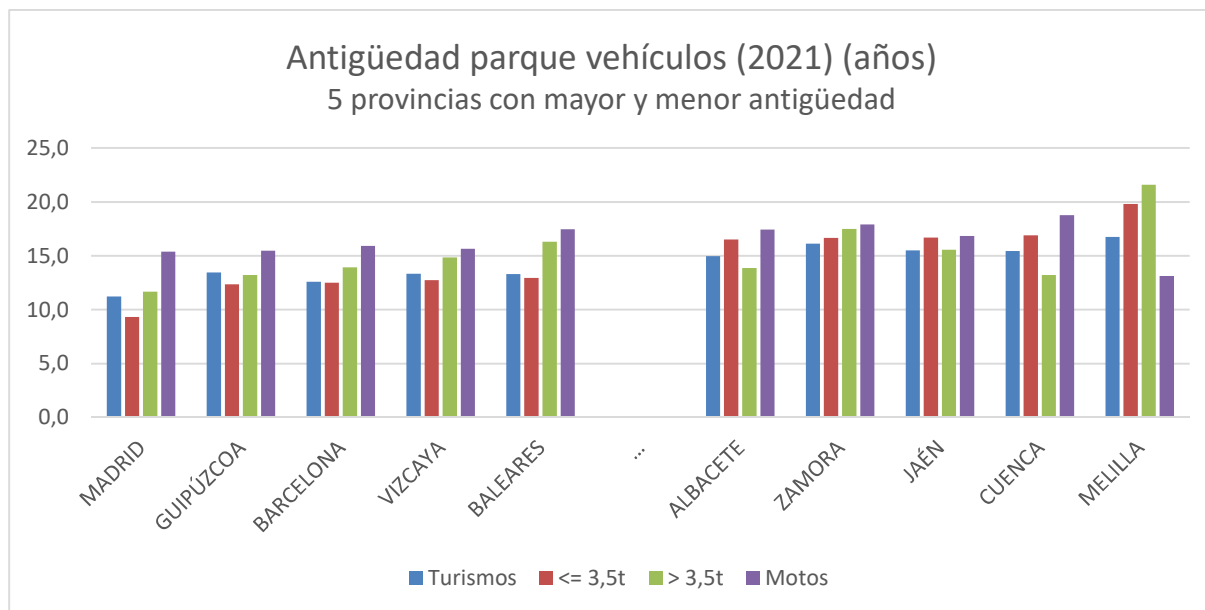
Si se analizan los vehículos comerciales con etiqueta 0, encontramos que el mayor porcentaje se encuentra en Madrid con un 0,9% junto con Barcelona, Álava y Melilla, siendo estas cuatro las que únicas que superan el 0,3% de vehículos de esta tipología.

La elevada antigüedad del parque de vehículos, especialmente de los dedicados al transporte de mercancías, hace que pueda resultar conveniente por parte de los gobiernos municipales el establecimiento de un período de adaptación mediante la aplicación de moratorias, exenciones y autorizaciones a una parte acotada de los vehículos que incumplen inicialmente los criterios de acceso que se dispongan en una primera fase de aplicación de las ZBE.

Parque de vehículos y tipos (agregado). Año 2021.

Antigüedad	Camiones	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos*	Total
Hasta 4 años	320.554	553.497	15.668	5.521.349	816.950	83.959	97.751	88.263	7.497.991
De 5 a 9 años	229.679	336.088	11.837	4.106.482	576.945	58.623	74.293	30.189	5.424.136
De 10 a 14 años	457.215	330.055	14.475	4.742.662	809.501	32.302	81.601	81.289	6.549.100
De 15 a 19 años	736.859	431.801	10.188	5.417.482	624.839	32.203	106.919	179.967	7.540.258
De 20 y más años	737.000	917.668	12.279	5.152.994	1.037.985	31.369	151.936	126.092	8.167.323
Total	2.481.307	2.569.109	64.447	24.940.969	3.866.220	238.456	512.500	505.800	35.178.808

Fuente: Anuario Estadístico General 2021. DGT



Fuente: Dirección General de Tráfico

1. Objeto

A partir del análisis de la experiencia ya desarrollada en las ZBE de Madrid y del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el objetivo de esta instrucción es identificar el conjunto de posibles tipologías de movilidad en vehículos a motor que acceden a zonas urbanas de forma que sirvan de referencia para las entidades locales en el establecimiento de los criterios de acceso a ZBE y otras UVAR y en la configuración de posibles moratorias, exenciones y autorizaciones cuando así lo determinen las autoridades municipales.

A tal fin, el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico recoge las tipologías de vehículos de forma armonizada para que las autoridades municipales, con competencia en el establecimiento de las ZBE puedan acceder a su información en tiempo real.

Esta Instrucción debe entenderse como una herramienta de utilidad para cualquier entidad local que deba implantar y gestionar una ZBE o UVAR. Por lo tanto, en ningún caso es de obligado cumplimiento, sino que pretende facilitar la toma de decisiones a las autoridades municipales en el proceso de implantación de las ZBE, y explica las herramientas que la DGT pone a su disposición con el fin de que estas zonas se implementen correctamente.

2. Definiciones

A efectos de la presente Instrucción se consideran las siguientes definiciones:

- **UVAR (Urban Vehicle Access Regulation):** *Medida de regulación del acceso de vehículos a la infraestructura viaria de un área urbana.*
- **ZBE (Zona de Bajas Emisiones):** Según la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, la definición es la siguiente: *“el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”.*

3. Tipología de posibles excepciones

Toda regulación de acceso de ZBE puede contar, si así lo decide la autoridad municipal, con una serie de excepciones de aplicación que pueden clasificarse en varios grupos al igual que en las ZBE que actualmente están implementadas en las ciudades europeas:

- Un primer grupo está asociado al momento temporal de la aplicación de la restricción de acceso, normalmente a una determinada categoría de vehículo, **de forma que se establece una “moratoria”**, vinculada en muchas ocasiones al compromiso de sustitución del vehículo o a que haya una oferta disponible asequible de nuevos modelos de cero o menores emisiones para una finalidad de transporte o movilidad concreta.
- Un segundo grupo se estructura a partir de **un conjunto de “exenciones” a la regulación general de acceso** y que puede abarcar desde determinados vehículos clasificados por categorías o criterios de construcción o utilización hasta la movilidad de determinados segmentos de población o por determinados motivos de viaje.
- Por último, estaría una serie de vehículos o motivos de viaje a los que sería de aplicación los criterios de acceso de las ZBE, pero que podrían contar con excepciones singulares **en forma de autorizaciones de acceso puntuales** de entrada en un determinado período.

Siempre se debe tener presente que el conjunto de moratorias, exenciones y autorizaciones no debe representar un porcentaje tal de viajes, recorridos o emisiones respecto de la aplicación estricta de las restricciones de acceso planteadas inicialmente.

Por otro lado, tal y como recoge el Real Decreto 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, debe tenerse en cuenta que, a su vez, toda restricción de acceso afectará prioritariamente a los vehículos con un mayor potencial contaminante, será proporcional a los objetivos de descontaminación pretendidos y deberá estar suficientemente motivada (artículo 5.2).

4. Propuesta de posibles tipologías de vehículos

En el Anexo I se recoge el listado con las diferentes tipologías de vehículos que las entidades locales pueden tener en cuenta en el establecimiento de los criterios de acceso a ZBE para definir sus moratorias, exenciones y autorizaciones.

5. Procedimiento de intercambio y suministro de información del registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico con las entidades locales:

La Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología autorizará, a través de la Subdirección Adjunta de Vehículos, el acceso al fichero con los datos que constan en el Registro de Vehículos a las entidades locales que desarrollen e implementen zonas de bajas emisiones, a través de la sede electrónica de la Dirección General de Tráfico.

Para ello la entidad local deberá enviar una petición de acceso a la Subdirección Adjunta de Vehículos (movilidad.vehiculos@dgt.es) en la que tendrá que adjuntar la siguiente documentación:

- Acta de establecimiento de la ZBE firmada digitalmente o certificado de dicha acta firmado digitalmente por el alcalde o el secretario municipal.
- Fecha a partir de la cual se implementará efectivamente la ZBE.
- CIF de la entidad local.
- Indicación detallada del contorno de las ZBE, días u horarios, si los hubiera, y vehículos permitidos en base a su clasificación ambiental o a cualquier otra circunstancia, así como el resto de UVAR que estén vigentes y las posibles exenciones que se aplicarán.
- Evidencia de haber comenzado con los trabajos de integración con DGT 3.0 establecidos en el *Escrito Directriz MOV 2023/01 Proceso para el alta y gestión de Zonas de Bajas Emisiones en DGT 3.0* accesible a través de la página web https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/MOV-gestion-traffic/ED1_2023-ZBE-en-DGT30.pdf. Dicha evidencia se constatará adjuntando el correo de solicitud dirigido a suporte@cmobility30.es según el procedimiento establecido en el escrito directriz.

La Dirección General de Tráfico pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.

Una vez autorizado el acceso, la entidad local podrá descargar el fichero con los datos técnicos de los vehículos. Esta autorización podrá ser retirada en los siguientes casos:

- Incumplimiento por parte de la entidad local de alguno de los requisitos necesarios para la implantación y gestión de la ZBE, si se comprueba que no queda garantizada la trazabilidad del acceso al fichero
- No atender a la obligación de suministrar a la DGT la información de la ZBE para ser compartida con el ciudadano a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.

6.Modificación de anexos y entrada en vigor

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, por medio de escrito directriz, podrá modificar o ampliar los anexos en caso de determinarse un posible interés para una mejor gestión de las ZBE y UVAR.

La presente instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

ANEXO I. DATOS DEL FICHERO ZBE PARQUE NACIONAL

	Nombre Campo	Descripción
1	MATRICULA	Matrícula del vehículo
2	FECHA DE MATRICULACIÓN	Fecha de matriculación del vehículo
3	PROVINCIA_DOMICILIO_VH	Provincia en la que esté registrado el vehículo
4	MUNICIPIO_DOMICILIO_VH	Municipio en el que esté registrado
5	CODIGO_POSTAL_DOMICILIO_VH	Código Postal del vehículo
6	CODIGO_DISTINTIVO	Pudiendo ser: '0'--'CERO' 'E'--'ECO' 'C'--'DISTINTIVO C' 'B'--'DISTINTIVO B' 'S/D'--'SIN DISTINTIVO'
7	CODIGO CLASIFICACIÓN POR CONSTRUCCIÓN	Código de clasificación de vehículos por criterios de construcción según Industria
8	CLASIFICACIÓN POR CONSTRUCCIÓN	Descripción de clasificación de vehículos por criterios de construcción según Industria
	CODIGO CLASIFICACIÓN POR UTILIZACIÓN	Código de clasificación de vehículos por criterios de utilización según Industria
9	CLASIFICACIÓN POR UTILIZACIÓN	Descripción de clasificación de vehículos por criterios de utilización según Industria
10	SERVICIO ADMINISTRATIVO DEL VEHICULO	Descripción del Servicio que ejerce el vehículo y que consta en el PC.
11	DESCRIPCIÓN TIPO VEHICULO HISTORICO	Se indica si es un tipo de vehículo histórico o no. Independientemente del tipo de matrícula que tenga (histórica o no).

**Datos susceptibles de modificación en función de las necesidades nacionales*

ANEXO II. RELACION DE TIPOLOGÍAS DE VEHÍCULOS PARA SU UTILIZACIÓN EN POSIBLES MORATORIAS, EXENCIONES Y AUTORIZACIONES

La disponibilidad de información en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico se aplicaría a las siguientes tipologías de vehículos:

- **Vehículos históricos.** Con valor en el campo del Registro: “vehículos históricos”. Se indica si es un tipo de vehículo catalogado y matriculado como histórico o no, con independencia del tipo de matrícula que porte el vehículo en el momento de su acceso a la ZBE (histórica o no).
- **Vehículos dotados de tarjeta de estacionamiento para persona de movilidad reducida y personas con discapacidad.** Aquellas entidades locales que utilicen este criterio de discriminación positiva para el acceso a ZBE deberán comunicar telemáticamente la vigencia de las tarjetas al registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico
- **Vehículos para el aprendizaje de la conducción de autoescuelas ubicadas dentro de la ZBE.**
- **Vehículos de alquiler sin conductor que deban entregarse en una oficina ubicada dentro de las ZBE.**
- **Vehículos que tengan como destino/salida talleres de mantenimiento y reparación ubicados dentro de las ZBE,** así como vehículos que realicen pruebas dinámicas en talleres de mantenimiento y reparación ubicados en la ZBE. Autorización tras validación de inclusión de los datos en el sistema de *libro taller*. Campo del registro: “libro taller”, <https://sede.dgt.gob.es/es/vehiculos/libro-taller/> y a través de la plataforma de CETRAA (Confederación Española de Talleres), <https://librotaller.cetraa.com/login/> .
Se generará un fichero municipal de los ayuntamientos o áreas metropolitanas que incluyan esta exención a la ZBE, indicando los vehículos que deben contar con una “autorización temporal” ” de 7 días naturales, y prorrogables por el taller, por haber accedido a la ZBE con el fin de realizar una reparación en un taller ubicado en la Zona de Bajas Emisiones.
- **Vehículos determinados por la autoridad municipal según la clasificación de industria (construcción o utilización) o servicio administrativo.**
 - Identificación según clasificación de Industria
 - Identificación según el servicio (auxilio en carretera ...).
 - Listado de categorías identificadas. (emergencia, transporte público, protección civil, vehículos blindados...).
- **Vehículos de transporte de caudales.**

Otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos que pueden ser tenidos en cuenta por los municipios para los que debería existir una autorización municipal previa y constar en un registro municipal.

- Vehículos de transporte de mercancías a temperatura controlada.
- Vehículos que transportan mercancías peligrosas a empresas o particulares ubicados dentro de la ZBE.
- Vehículos dedicados al ejercicio profesional cuyos titulares acrediten que, en la fecha que indique la ordenanza, les faltan menos cinco años cotizados para acceder al régimen de jubilación.
- Personas a las que han diagnosticado enfermedades que requieren realizar tratamientos médicos de manera periódica en centros sanitarios ubicados en la ZBE y no pueden utilizar el transporte público.
- Personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida.
- Vehículos dedicados a actividades singulares con autorización municipal.
- Los vehículos matriculados en el extranjero con autorización municipal para acceder, circular y estacionar en la ZBE.
- Titulares de vehículos con bajos ingresos económicos con los umbrales establecidos por la autoridad municipal.
- Furgonetas, camiones y autobuses (N1, N2, N3 y M3) a quienes se les requiera la compra de un vehículo que cumpla unos requisitos tecnológicos y de emisiones, en un periodo determinado de tiempo.
- Vehículos de transporte de viajeros en servicio de acceso colectivo a hoteles, con autorizaciones puntuales.
- Vehículos de transporte escolar y de menores, con autorización para dicho transporte municipal o autonómica.
- Vehículos de empresas que prestan servicios de reparaciones a vehículos, hogares o comercio, vehículos de mudanzas, desatranques, reparaciones de gas o similares en la vía pública y que por motivos de urgencia pueden prescindir de la autorización correspondiente inicialmente.
- Vehículos asociados con la actividad de pequeñas empresas ubicadas dentro de la ZBE.
- Residentes del municipio que vivan dentro de la ZBE o visitas.
- Vehículos sometidos a reforma del Grupo Nº 2. Unidad Motriz del Manual de Reformas que afecten al sistema de emisiones y supongan una reducción (retro adaptación o *retrofit*)
- Los vehículos matriculados fuera de España con autorización municipal para acceder, circular y estacionar en la ZBE.

El listado anterior no pretende ser un listado exhaustivo de vehículos sobre los que establecer una excepción, moratoria o autorización, sino actuar como una guía orientativa para colaborar con las autoridades municipales en el establecimiento de la ZBE ajustada a la realidad del municipio.

ANEXO III. Clasificación de los vehículos según el Anexo II del Reglamento General de Vehículos y Tabla de identificación de vehículos susceptibles de exención, moratoria o autorización previa.

Se incluye a continuación referencia a las definiciones de la clasificación de industria, que consta la ficha técnica, y del servicio administrativo que aparece en el Permiso de Circulación.

Apartado B, ANEXO II, Reglamento General de Vehículos. Clasificación por criterios de construcción. (Primer grupo de cifras de la Clasificación de Industria)

Apartado C, ANEXO II, Reglamento General de Vehículos. Clasificación por criterios de utilización. (Segundo grupo de cifras de la clasificación de Industria)

Apartado D, ANEXO II, Reglamento General de Vehículos. Servicio al que se destinan los vehículos. (Servicio del Permiso de Circulación).



Además, se informa mediante una tabla, de las propuestas de identificación de determinadas categorías de vehículos susceptibles de exención, moratoria o autorización municipal

Ejemplos de identificación de categorías de uso:

Criterio de Construcción	Criterio de Utilización	Servicio	Categoría
%	43	%	Ambulancia
%	%	07	Ambulancia
%	%	03	Aprendizaje de la conducción (Autoescuelas)
%	%	05	Auxilio en carretera
%	%	14	Bombero
%	46	%	Bomberos
%	%	16	Defensa
%	%	08	Funerario
70	%	%	Militares
%	%	13	Policía
%	%	15	Protección civil
%	44	%	Servicio médico, sin transporte de pacientes
13,16	06	%	Transporte público, buses con asientos de a pie
%	47	%	Taller o laboratorio (N1, N2 o N3)
%	22	%	Vehículo blindado

?: válido cualquier valor