



MOV

Asunto: Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR)

Instrucción MOV 21/ 3

La legislación de tráfico y seguridad vial se ha ido adaptando a los requerimientos de la UE en materia de calidad del aire, así el artículo 18 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 ya prevé que *"cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, 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"*.

La Dirección General de Tráfico publicó 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 B, C, ECO y CERO), con el fin de facilitar a las autoridades con competencia en gestión de tráfico, movilidad o control ambiental, la aplicación de medidas de discriminación positiva.

La consolidación de los distintivos ambientales permite ahora la armonización de políticas municipales y supramunicipales, generando a los ciudadanos y empresas mayor seguridad en el momento de elegir su opción más eficiente de movilidad o de conocer las restricciones que le resultarán de aplicación en función del vehículo con el que circula.

En este contexto, durante los últimos años las autoridades locales españolas han liderado la transformación por lograr una mejor calidad del aire y alcanzar así los valores legalmente establecidos en las concentraciones de partículas en suspensión y de óxidos de nitrógeno (NO_x). **Cabe destacar el despliegue de Zonas de Bajas Emisiones en Madrid y el Área Metropolitana de Barcelona, así como la regulación actual que insta a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer zonas de bajas emisiones**

Las ZBE son una de las herramientas de mayor alcance dentro del conjunto de estrategias que constituyen las regulaciones de acceso urbano de vehículos (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, incidiendo directamente en la movilidad, especialmente del vehículo privado.

La Unión Europea insta a los Gobiernos a la publicación de definiciones y protocolos comunes de información sobre las características de las ZBE, y del resto de las UVAR, con la finalidad de que las ciudades sean seguras y competitivas, y los residentes, operadores de transporte, repartidores y visitantes de las zonas urbanas, conozcan con antelación las restricciones vigentes y puedan gestionar adecuadamente su movilidad.

En este contexto, el Reglamento Delegado 2015/962 de la Comisión de 18 de diciembre de 2014 por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea, ha instado a los Estados Miembros al desarrollo de los puntos de acceso nacional. La resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, materializa dicho mandato y ha supuesto el despliegue en España del Punto de Acceso Nacional (NAP), que incorpora toda la información de interés que en tiempo real puede ser consumida por proveedores de servicios, plataformas para la mejora de la seguridad e información de los ciudadanos en sus desplazamientos y plataformas logísticas de transportistas y de distribución urbana de mercancías.

El NAP constituye el mejor medio para la difusión de la información de las UVAR: tales como condiciones del estacionamiento, horarios, tarifas de congestión, delimitación de zonas reservadas para peatones, limitación de acceso a los vehículos en virtud de la tecnología que incorporen para prevenir accidentes y proteger al vulnerable, acceso a vehículos silenciosos autorizados para operaciones nocturnas, etc. Las entidades locales deberán comunicar la información relativa a las UVAR que implementen en un formato digital para su publicación.

Por otra parte, la Dirección General de Tráfico mediante la plataforma DGT 3.0 pone a disposición de las autoridades locales la posibilidad de participar proactivamente en este ecosistema de movilidad conectada, facilitando que esta información llegue a los conductores a través de los dispositivos móviles o de la pantalla de a bordo de sus vehículos, advirtiéndoles de la aproximación a una zona restringida y las limitaciones de las mismas, así como de cualquier evento deportivo, peatonalización puntual de tramos o de la ejecución de obras, entre otras.

Con la finalidad de su publicación en el Punto de Acceso Nacional (NAP) y participación en la plataforma DGT 3.0, los ayuntamientos facilitarán la información dinámica y estática de las áreas afectadas por las Zonas de Bajas Emisiones y protocolos de contaminación ambiental conforme el formulario establecido en el Anexo I de la presente instrucción.

1. Definición de UVAR

Se define **UVAR** como: *“Medida de regulación del acceso a vehículos a la infraestructura viaria de un área urbana.”*

2. Definición de Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

Se define **zona de bajas emisiones** según lo indicado en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética:

“Se entiende por zona de baja emisión 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. Necesidad de una señalización vertical de Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

Se ha puesto de manifiesto, tanto por los operadores de transporte como por las autoridades locales, la necesidad de publicar una señal armonizada que permita la fácil identificación por parte de los ciudadanos de la entrada a una ZBE, así como de las restricciones de circulación que les afectan.

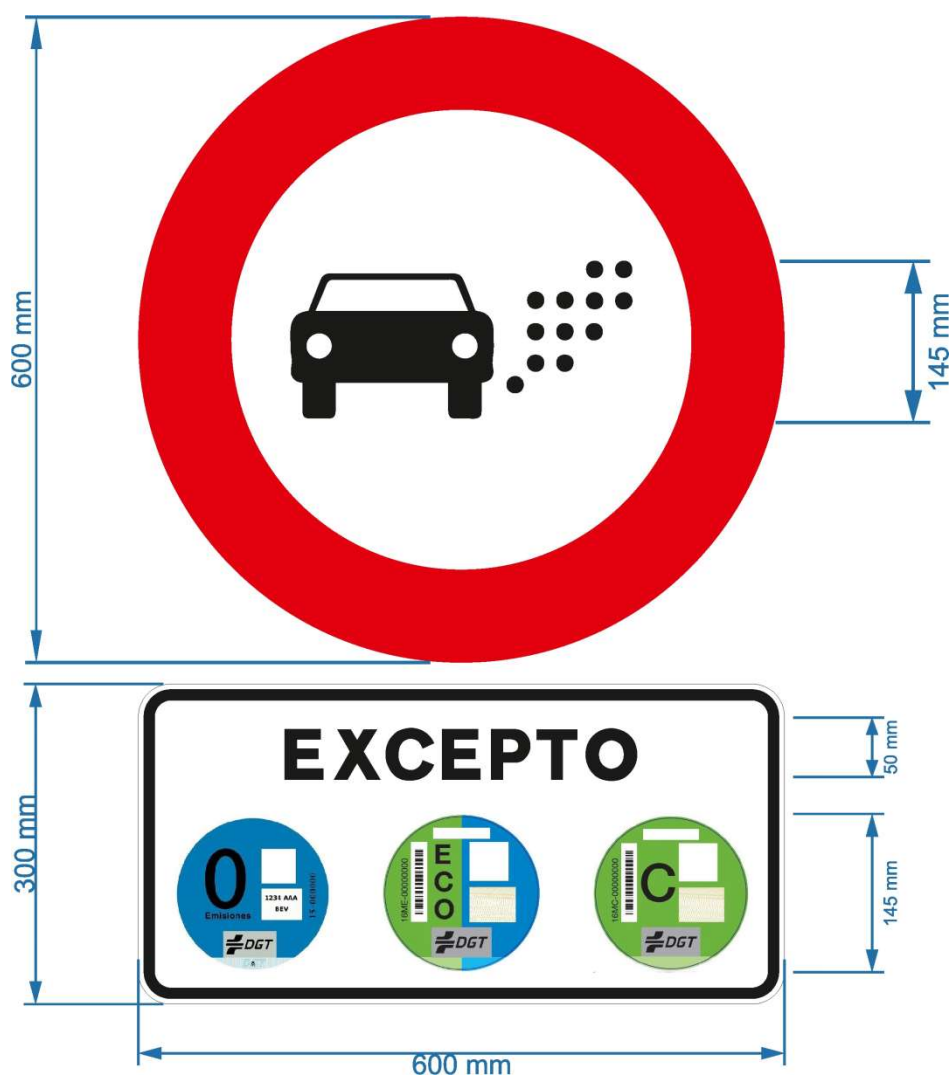
En sintonía al resto de países europeos, se propone **la inclusión de una nueva señal que permita homogenizar** y facilitar la interpretación a todos los ciudadanos y conductores profesionales en todas las ciudades españolas.

4. Formato y prescripciones técnicas de la señalización de las ZBE

Las zonas de bajas emisiones se señalizarán con la señal que se indica a continuación con el siguiente significado:

“Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal”.

El diseño y dimensiones de la señal serán las siguientes:



5. Comunicación al Punto de Acceso Nacional de información de tráfico de áreas y vías incluidas en las Zonas de Bajas Emisiones y otras regulaciones de acceso de vehículos UVAR

Las entidades locales facilitarán al Punto de Acceso Nacional de información de tráfico la identificación de las áreas y vías incluidas en las Zonas de Bajas Emisiones u otras medidas UVAR, incluyendo la información relativa a los criterios de acceso y sus horarios, así como la información dinámica y estática de restricciones temporales a la circulación en aplicación de los protocolos de contaminación ambiental. También se incluirán las tipologías de autorizaciones existentes.

Los requisitos para la integración con esta plataforma será la remisión a la dirección de correo sgmovilidad@dgt.es del formulario descrito en el anexo I de esta instrucción, así como un fichero en formato “shape” que represente geométricamente el área o áreas de influencia de la ZBE.

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

Para el desarrollo e implementación de las ZBE, la DGT establecerá el procedimiento de intercambio y suministro de información del registro de vehículos, con la finalidad de que las entidades locales que lo soliciten puedan implementar las restricciones y autorizaciones que afecten a la ZBE.

7. Modificación de anexo y entrada en vigor

El Anexo I de esta instrucción podrá ser modificado mediante escrito directriz de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.

La siguiente 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: MEDIDAS EN ZONAS BAJAS EMISIONES	
Ayuntamiento/Área Metropolitana	
Fecha de inicio de la medida	
Horario de funcionamiento	
Ordenanza de aplicación (enlace a web o archivo)	
Perímetro: (link-archivo) formato shape con coordenadas geográficas WGS84, excluyendo los viales correspondientes	
Área afectada en Km ²	
RESTRICCIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO	
Turismos (M1)	
Motocicletas y Ciclomotores (L)	
Furgonetas (N1)	
Camiones (N2 y N3)	
Autobuses (M2 y M3)	
Vehículos dotados de medios para la protección del vulnerable	
Vehículos con señalización específica	
Vehículos extranjeros	
OBSERVACIONES ADICIONALES	

Fecha: __/__/__