

# PROYECTO

## ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LA CIUDAD DE MÉRIDA



**MÉ  
RI  
DA**

AYUNTAMIENTO

### EXPOSICIÓN PÚBLICA

Este proyecto de ordenanza se presenta a exposición pública con el fin de que los vecinos de la ciudad puedan conocer su contenido y participar activamente en su mejora. Durante el periodo de información pública, cualquier persona interesada podrá formular sugerencias, alegaciones o propuestas de modificación que contribuyan a enriquecer y perfeccionar el texto definitivo.



## Índice

PREÁMBULO .....	3
TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES .....	9
Artículo 1. Objeto.....	9
Artículo 2. Delimitación y ámbito de aplicación.....	9
Artículo 3. Competencia municipal para regular las ZBE.....	9
Artículo 4. Proyecto Técnico .....	10
Artículo 5. Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación ..	10
Artículo 6. Señalización de la ZBE .....	10
Artículo 7. Medidas de intervención.....	11
Artículo 8. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación .....	11
Artículo 9.- Sensibilización, comunicación y participación ciudadana .....	12
Artículo 10.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE .....	12
Artículo 11. Seguimiento y publicación de los resultados .....	12
Artículo 12. Colaboración interadministrativa .....	12
TITULO II. ZONA DE BAJAS EMISIONES.....	12
Artículo 13. Vehículos autorizados para acceder a la ZBE .....	12
Artículo 14. Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE .....	13
Artículo 15. Revocación de las autorizaciones .....	14
Artículo 16. Sistema de control y Protección de datos .....	14
Artículo 17. Estacionamiento en la ZBE.....	15
Artículo 18.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE. ....	16
TÍTULO III: RÉGIMEN SANCIONADOR .....	18
Artículo 19. Procedimiento sancionador .....	18
Artículo 20. Tipificación de las Infracciones .....	18

Artículo 21. Graduación de las sanciones .....	19
Disposición adicional primera. Interoperabilidad .....	19
Disposición transitoria única .....	19
Disposición derogatoria .....	19
Disposición final primera. Revisión y modificación de la ordenanza .....	20
Disposición final segunda. Entrada en vigor .....	20
ANEXO I. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES .....	21
ANEXO II. VEHÍCULOS .....	23

## PREÁMBULO

### I

Mérida como ciudad con una población superior a los 50.000 habitantes está obligada por la Ley 7/2021 sobre cambio climático y transición energética y las directrices europeas que provienen de los objetivos de reducción de gases contaminantes y mejora de la calidad del aire, alienados con el acuerdo de París, a regular una zona de Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

El 26 de octubre de 2022 la Comisión Europea presentó al Consejo una propuesta de revisión de las directivas sobre calidad del aire ambiente (Directivas 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente y la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008). Dicha propuesta incluía el establecimiento de normas intermedias de calidad del aire de la Unión Europea para 2030, más acordes con las directrices de la OMS, al tiempo que situará a la Unión Europea en la trayectoria para lograr la contaminación cero del aire a más tardar en 2050.

A nivel nacional, en enero del 2020, España aprobó la Declaración del Gobierno ante la emergencia climática y ambiental, en el marco del Pacto Verde Europeo, en consonancia con el Acuerdo de París y en la línea con los compromisos adquiridos con la Agenda 2030, comprometiéndose a alcanzar la neutralidad climática en el año 2050. Esto impulsó el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que establece la descarbonización a largo plazo del país, destacando la movilidad sostenible y las zonas de bajas emisiones como medidas clave.

Según los datos del Inventario Nacional de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y del Inventario Nacional de Contaminantes Atmosféricos, el sector transporte por carretera es responsable del 8,65 % de las emisiones de partículas finas PM<sub>2,5</sub> (el 9,94 %, si se considera el total de partículas en suspensión), y del 32,93 % del total de emisiones de óxidos de nitrógeno a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente en las zonas urbanas.

Pero, además, el transporte por carretera genera el 27 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de España. Por ello, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (en adelante, PNIEC) señala que la principal fuerza motriz impulsora de la «descarbonización» del sector de la movilidad-transporte será un cambio modal que afectará al 35 % de los pasajeros-kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión. En este sentido el PNIEC destaca la importancia de las Zonas de Bajas Emisiones para la descarbonización y eficiencia energética, previendo un cambio modal significativo y un aumento del uso de vehículos de energía limpia para 2030.

Por otro lado, la contaminación acústica supone de igual forma, uno de los principales problemas ambientales en España, como reconoce el Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente (PESMA), aprobado en noviembre de 2021 por el Ministerio de Sanidad, en coordinación con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

La importancia del ruido como problema ambiental y de salud es igualmente subrayada en documentos como las directrices sobre ruido ambiental para la región europea, publicadas en 2018 por la Oficina Regional para Europa de la OMS, el Plan de Acción de la Unión Europea denominado «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo», publicado en mayo de 2021, o el informe sobre el ruido ambiental en Europa, publicado en enero de 2020 por la AEMA, el cual estima que se producen en Europa 12.000 muertes prematuras al año por exposición continuada al ruido ambiental.

Diferentes formas de contaminación, como la contaminación acústica y la contaminación atmosférica, están causadas, en numerosas ocasiones, por una misma fuente que, especialmente en las ciudades, suele ser atribuible al tráfico rodado. Por tanto, resulta importante abordar de manera coherente y coordinada ambos problemas, buscando mayores beneficios ambientales y eficacia en las medidas que se adopten.

## II

### **Marco legal y normativo**

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (Artículo 14.3.a), establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes 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 (en adelante ZBE). Con carácter adicional, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan

las zonas de bajas emisiones, constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana que contiene las directrices que deberán ser tenidas en cuenta para su implementación.

Esta obligación legal es un paso más, fundamental, para dar cumplimiento a la obligación constitucional de que todas las administraciones públicas tienen que velar porque todo el mundo pueda tener el derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo (artículo 45.1 de la Constitución española). Asimismo, el artículo 45.2 de la CE, establece que los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva. Por otra parte, el artículo 43.1 de la CE reconoce el derecho a la protección de la salud.

Esta ordenanza responde, asimismo, a los compromisos internacionales suscritos por España y a las recomendaciones de organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud, tanto en lo relativo a la contaminación ambiental como en lo relativo a la lucha contra el cambio climático.

En el ámbito europeo, la normativa sobre calidad del aire en vigor viene representada por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa y la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

En nuestro ordenamiento jurídico interno, es la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, la que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España. Su artículo 16.4 determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Pero a nivel general y con efectos en todas las administraciones, es el artículo 27.2 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, el que dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

También y de manera concreta el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de su competencia por motivos medio ambientales y el artículo 18, la de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía con carácter general o para determinados vehículos o el cierre de determinadas vías.

Por otro lado, en el ámbito autonómico de Extremadura se ha promulgado la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, cuyo fin es entre otros alcanzar un elevado nivel de protección del medio ambiente en su conjunto y, consecuentemente, de la salud de las personas, mediante la utilización de los instrumentos necesarios que permitan prevenir, minimizar, corregir y controlar los impactos que originen los planes, programas, proyectos, obras y actividades de titularidad pública o privada sometidos a la presente ley; establecer un sistema de prevención e intervención ambiental que integre las distintas autorizaciones relacionadas con la contaminación y las emisiones de determinados tipos de actividades industriales, públicas o privadas, con el fin de evitar y, cuando ello no sea posible, reducir y controlar en origen la contaminación y las emisiones al suelo, agua y aire que puedan producir.

Finalmente, en el ámbito municipal, el Ayuntamiento de Mérida, está trabajando en el nuevo Plan General Municipal (PGM), mediante la revisión del planeamiento urbanístico general del municipio y del planeamiento especial del Conjunto Histórico- Arqueológico.

### III

#### **Los principios regulatorios**

Toda vez que ha quedado justificada la necesidad y oportunidad de la redacción de la ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Mérida, de la misma se concibe los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que configuran los fundamentos de esta modificación normativa:

De acuerdo con los **principios de necesidad y eficacia**, la norma se justifica en lo preceptuado en el artículo 14 de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición

Energética, la cual establece la obligatoriedad de crear zonas de bajas emisiones en los municipios con más de 50.000 habitantes, y, asimismo, en la necesaria contribución a las nuevas Directrices de Calidad del Aire de la OMS para garantizar el mejor nivel de salud posible para las personas que habitan en el municipio y en su entorno.

En virtud del **principio de flexibilidad**, la ordenanza se centra en el establecimiento de los principios de funcionamiento de la ZBE por lo que se procede a regular el mínimo necesario e imprescindible para garantizar el cumplimiento de los objetivos de establecimiento de la zona pero sin caer en un exceso de rigidez reglamentaria que la pudieran convertir, en el futuro, en un obstáculo para nuevos avances y adaptaciones o complicar su adaptación a una realidad muy cambiante y que, sin duda, será objeto de nuevas necesidades.

En cuanto al **principio de proporcionalidad**, esta iniciativa reglamentaria contiene la regulación imprescindible para poder lograr los objetivos que se persiguen. La restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Mérida para preservar y mejorar la calidad del aire es, como se ha señalado, fruto de necesidades normativas, pero también y sobre todo de la obligación de preservar el derecho fundamental a la salud que compromete a todas las administraciones públicas en el ámbito de su competencia. La zona podrá ampliarse si es necesario para lograr los objetivos pretendidos.

En este sentido se ha llevado a cabo una exhaustiva ponderación de las posibles consecuencias en la adopción de las medidas restrictivas contempladas en la ordenanza. Debemos hacer hincapié que las restricciones son necesarias, racionales y proporcionales porque afectan a los vehículos más contaminantes, sin perjuicio de que estos vehículos disponen de un régimen de excepciones a las prohibiciones de acceso, estableciéndose las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas, resultando estas medidas las menos gravosas para poder cumplir con la finalidad perseguida por la presente norma. Sin ellas, resulta imposible otorgar a las personas la necesaria protección de su salud y del medio ambiente urbano mediante una mejora sustancial de la calidad del aire.

De acuerdo con el **principio de seguridad jurídica**, la norma es coherente con la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y el resto del ordenamiento que regula la materia medioambiental, tanto nacional como de la Unión Europea, con el fin de generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

En la elaboración de la norma se ha cumplido con los trámites de participación y audiencia a los sectores interesados y a la ciudadanía, tal como se establece en la normativa aplicable, de conformidad con el **principio de transparencia**.



Asimismo, en aplicación del **principio de eficiencia**, las cargas administrativas y las nuevas obligaciones incorporadas por esta norma, son los estrictamente necesarios y proporcionales para el cumplimiento de sus fines, racionalizando así la gestión de los recursos públicos.

En virtud del **principio de especificidad**, la nueva ordenanza evita entrar a regular los aspectos y cuestiones que ya están suficientemente pautados por normas de igual rango o superior, ya sea en materia de tráfico, de accesibilidad, de economía sostenible o de protección de la atmósfera. Por tanto, la nueva ordenanza se limita a regular los aspectos de la ZBE que las normas superiores dejan en manos de los ayuntamientos, aquéllos que no están suficientemente regulados en esas normas y precisan concreción, y, por último, a los que son realidades específicas del Ayuntamiento de Mérida y, por tanto, carecen de regulación en las normas más generales o precisan de su desarrollo y adaptación a nuestra realidad.

La elaboración del nuevo texto normativo se ha abierto a la participación ciudadana en virtud del principio de transparencia y al objeto de obtener un documento de consenso con la ciudadanía en general y con los principales actores implicados.

Por último, esta Ordenanza se ha elaborado teniendo en cuenta lo dispuesto en el régimen general de los artículos 4.1. a) y 25.2. b) y g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, así como de conformidad con las facultades que confieren a los Ayuntamientos los artículos 7 y 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.

#### IV

##### **La estructura de la norma**

La ordenanza cuenta con tres Títulos, estructurados en veintiún artículos, una disposición adicional primera, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y dos anexos.

El Título I contiene las disposiciones generales de la Ordenanza, concretamente lo relativo al objeto y finalidad de esta, el ámbito de aplicación de la Ordenanza, las definiciones de los conceptos más relevantes a efectos de esta norma, la señalización y distintos aspectos de gobernanza colaborativa y publicidad.

El Título II concreta los aspectos relativos sobre las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento dentro de la zona de bajas emisiones de Mérida.

El Título III regula el régimen sancionador aplicable. Concretamente, el procedimiento sancionador, el tipo infractor y su correspondiente sanción.

La disposición adicional primera contempla la potestad del Ayuntamiento para recabar aquellos datos que sirvan para acreditar los requisitos regulados en esta Ordenanza.

La disposición transitoria establece un periodo de adaptación de las medidas establecidas en la Ordenanza en el que no será de aplicación el régimen sancionador establecido.

La disposición derogatoria de esta Ordenanza deroga cualquier otra disposición de igual o inferior rango que contradiga la misma.

La disposición final primera contempla la posibilidad de creación y/o supresión de las ZBE en el término municipal, así como la revisión y modificación de sus anexos. La disposición final segunda establece la entrada en vigor de esta Ordenanza.

El Anexo I delimita la ZBE del Ayuntamiento de Mérida y concreta las especificaciones en cuanto al tiempo de aplicación y calendario de implantación de la misma. El Anexo II contienen los vehículos que tiene libre acceso de circulación y estacionamiento, y mediante autorización, permitido el acceso a la ZBE.

## TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1. Objeto

Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de la zona de bajas emisiones (en adelante ZBE), determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, dentro del término municipal de Mérida.

Se entenderá por ZBE, según definición de la Ley de cambio climático: 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.

### Artículo 2. Delimitación y ámbito de aplicación

1. El ámbito territorial de aplicación de esta ordenanza abarca la ZBE, que se establece dentro del territorio del municipio de Mérida, con la delimitación establecida en el Anexo I.
2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto de ZBE incluido en el Anexo III de esta Ordenanza.

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

1. La presente ordenanza regula el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE de Mérida, en virtud de la competencia del Ayuntamiento en materia de medio ambiente urbano, tráfico, estacionamiento y movilidad, conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.
2. La competencia para el establecimiento y regulación de la ZBE, mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:

- a) La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo artículo 14.3.a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios.
  - b) El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y para el cierre de determinadas vías.
  - c) El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBEs.
3. Las normas establecidas en la presente ordenanza son de aplicación a la ZBE delimitada en el artículo 2 de la presente ordenanza, sin perjuicio del obligado cumplimiento del resto de la normativa municipal en materia de medio ambiente, tráfico, estacionamiento y movilidad.

#### Artículo 4. Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación

- 1. La implementación de la ZBE debe estar integrada y ser coherente con los instrumentos municipales de planificación urbana estratégica y normativa de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- 2. La ZBE tendrá una vigencia permanente, contendrán un calendario de implantación por fases que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE, antes de que les afecte e incorporará, al menos, las medidas de intervención que se establecen en el artículo 6 de esta Ordenanza.
- 3. Con la entrada en vigor de la presente Ordenanza se procederá a la implantación de la ZBE que figuran en el Anexo I.
- 4. El establecimiento de nuevas ZBE o la supresión de la incluida en el Anexo I de esta Ordenanza será competencia del Pleno municipal y se realizará mediante la

modificación de ese Anexo, sin perjuicio de la correspondiente modificación del proyecto técnico de ZBE.

## Artículo 5. Señalización de la ZBE

1. La zona delimitada como ZBE en el Anexo I de la presente ordenanza se identificará y señalizará de forma clara y reconocible en los puntos de acceso y finalización a dicho espacio, utilizando la señalización aprobada al efecto por la Dirección General de Tráfico (DGT).
2. La señalización indicará si la ZBE a la que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas.
3. La señalización de tráfico también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se indicarán los tipos de vehículos que, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del Anexo II de esta Ordenanza, podrán estar exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

## Artículo 6. Medidas de intervención

1. En la ZBE del municipio se prohíbe el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos no incluidos en el apartado 1 del Anexo II de esta Ordenanza.
2. No obstante, los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo II de esta Ordenanza podrán estar autorizados temporalmente, hasta una fecha determinada, para acceder, circular y estacionar en la ZBE de forma continua o discontinua por meses, días u horas.
3. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE a vehículos distintos de los anteriores, mediante resolución motivada de la Alcaldía u órgano en que delegue.
4. Todos los vehículos que accedan a la ZBE deberán exhibir en su parabrisas el distintivo ambiental que establezca el Reglamento General de Vehículos.

## Artículo 7. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comporta la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en el Decreto de Alcaldía aprobado a tal efecto.

## Artículo 8.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE

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

## Artículo 9. Seguimiento y publicación de los resultados

1. Corresponde al Ayuntamiento analizar los resultados producidos por la aplicación de las medidas de restricción del tráfico previstas en esta Ordenanza y su efecto en la mejora de la calidad del aire, la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación acústica, de acuerdo con los indicadores establecidos en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan la ZBE o normativa que lo sustituya.
2. El seguimiento de los objetivos de calidad atmosférica se llevará a cabo mediante la Concejalía de Medio Ambiente y la propia red municipal.
3. El proyecto de ZBE deberá revisarse, al menos, a los tres años de su establecimiento y, posteriormente, con una periodicidad mínima de cuatro años con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización del proyecto y, en su caso, modificar las medidas de intervención establecidas en los Anexos de esta Ordenanza.

## Artículo 10. Colaboración interadministrativa

El Ayuntamiento de Mérida procurará establecer mecanismos de colaboración y cooperación con los municipios colindantes, y el órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente, promoviendo acciones conjuntas y coordinadas con el fin de dar cumplimiento a los objetivos que establece la presente ordenanza y la normativa nacional y autonómica aplicable a la ZBE.

## TITULO II. ZONA DE BAJAS EMISIONES

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

1. Podrán acceder y circular libremente por las calles del interior del perímetro de la ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados en el apartado 1 del Anexo II de esta Ordenanza.
2. Además, estarán autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en la ZBE los vehículos incluidos en el apartado 2 del anexo II de esta Ordenanza, siempre que estén inscritos en el Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.
3. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos inscritos en el mencionado Registro lo serán con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el apartado 2 del Anexo II de esta Ordenanza.
4. Con carácter excepcional, el Ayuntamiento, previa solicitud del área competente en la materia o de terceros interesados, podrá autorizar (autorización excepcional), mediante resolución motivada, el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente, por el tiempo imprescindible para satisfacer el interés general que motive dicha autorización.

En el supuesto de necesidad sobrevenida de acceder a la ZBE sin disponer de autorización de acceso, se podrá solicitar su tramitación en el plazo máximo de cinco días hábiles desde el hecho que lo motive, debiendo aportar la documentación que acredite en todo caso la necesidad que originó este supuesto.

5. La aplicación de las medidas restrictivas de la circulación dentro de la ZBE podrá ser temporalmente suspendida por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, por motivos justificados de interés público, por el tiempo estrictamente imprescindible para satisfacer el interés general que lo motive.

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

1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que, por su potencial contaminante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo II de esta Ordenanza.
2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso contempladas en esta Ordenanza deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE. Tras la verificación de los datos aportados en la solicitud, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud y en su caso, la inscripción.
3. Los vehículos inscritos en este registro estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por la ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el apartado 2 del Anexo II de esta Ordenanza.
4. El área competente en materia de tráfico determinará en cada momento el procedimiento, requisitos y documentación necesaria para la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE.
5. La gestión del registro se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.

## Artículo 13. Revocación de las autorizaciones

Las autorizaciones de acceso serán revocadas en los siguientes supuestos:

- a) Cuando haya finalizado el plazo para el cual fue concedida, sin que se haya procedido a su renovación.
- b) Cuando el Ayuntamiento de Mérida compruebe que el vehículo inscrito no cumple las condiciones y requisitos en virtud de las cuales se concedió la autorización.



- c) Cuando la persona titular o representante del vehículo inscrito comunique al Ayuntamiento de Mérida que no cumple o ha dejado de cumplir todas las condiciones y requisitos en virtud de las cuales se concedió la autorización.
- d) Cuando la persona titular o representante del vehículo inscrito deje de ser el titular del vehículo que da derecho a la inscripción en el Registro.
- e) Cuando la propia persona titular del vehículo inscrito solicite ser dado de baja.
- f) Cuando se constate una utilización fraudulenta de la autorización.
- g) Cuando en la solicitud de autorización se hayan omitido intencionadamente datos relevantes o se hayan incluido datos falsos en la misma.
- h) La falta de actualización de los datos podrá dar lugar a la pérdida de la condición de inscrito en el Registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que se pueda incurrir.

En el caso previsto en las letras a), c), d) y e) de este punto, la cancelación de la autorización será automática en el momento en que se produzca el hecho que la produce. En los casos previstos en las letras b), f), g) y h), previamente a que se dicte la resolución por la cual se cancela la autorización, la persona interesada tendrá derecho a alegar lo que a su derecho convenga por un plazo máximo de quince días hábiles.

## Artículo 14. Sistema de control y Protección de datos

1. El control de acceso de vehículos a la ZBE se realizará mediante medios técnicos automatizados, con sujeción a lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (en adelante, LOPDP), sin perjuicio de los controles que puedan realizarse por parte de los agentes de Policía Local o de otras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos. La autoridad municipal deberá adoptar una resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción, previstos para el control de las ZBE.

3. Las imágenes, y en su caso vídeos, captados por estos medios se emplearán como medio probatorio en la denuncia, automatizada o personal, de las infracciones.
4. Con carácter previo, se informará de la ubicación de los medios fijos de captación de las imágenes mediante señalización y en la web municipal.
5. El sistema de control permitirá que aquellos vehículos que accedan por error a la ZBE sin estar autorizados puedan salir de ésta sin ser sancionados en el plazo establecido en el Anexo I de esta Ordenanza.

## Artículo 15. Estacionamiento en la ZBE

1. El estacionamiento en la ZBE se segmenta en áreas de estacionamiento que se determinan en el Anexo I de esta Ordenanza. Se establecen zonas de estacionamiento para los residentes y zonas de estacionamiento regulado para vehículos de no residentes autorizados a estacionar dentro de la ZBE,. La regulación de los estacionamientos en las ZBE será la misma que para el resto de las zonas reguladas y su norma de referencia será la Ordenanza municipal reguladora del Tráfico, estacionamiento, circulación y seguridad vial del municipio de Mérida o cualquier otra que la sustituya.
2. El órgano municipal competente, por medio de señalización, establecerá plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, ciclomotores y motocicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.
3. El Ayuntamiento, en su regulación tarifaria, podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo, aplicando un menor coste para los de cero emisiones. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.
4. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento regulado en la Ordenanza municipal reguladora del Tráfico, estacionamiento, circulación y seguridad vial del municipio de Mérida o cualquier otra que la sustituya.

## Artículo 16.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE.

1. La distribución urbana de mercancías (en adelante DUM) es la última parte de la cadena de suministro en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano, dando servicio a los establecimientos y consumidores.
2. Por actividad u operación de carga y descarga en la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa. La actividad de carga y descarga se incluye en la DUM, orientándose al establecimiento, no al consumidor.
3. En la ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la DUM y en concreto, para la carga y descarga, que se consideren necesarias para favorecer el reparto de mercancías.
4. Las zonas reservadas de estacionamiento de la DUM y en concreto, la carga y descarga, son los espacios de la vía pública reservados, identificados y señalizados como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días u horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.
5. El control de la reserva de espacio para operaciones DUM y en concreto, de carga y descarga, podrá realizarse con la obtención de un tique electrónico o utilización de sistemas tecnológicos, como app's, que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.

Las operaciones de DUM y en concreto, la carga y descarga, se realizará en vehículos con criterios de construcción que sean de tipo camiones, furgonetas, derivados de turismos con solo dos asientos y vehículos mixtos adaptables y que sean conducidos por un conductor profesional vinculado a una empresa o empresario autónomo. Estas operaciones también podrán ser realizadas por ciclos, triciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal. No se consideran vehículos a efectos de la distribución urbana de mercancías los vehículos clasificados por criterios de construcción como turismo, por no ser un vehículo destinado al transporte de mercancías.

No obstante, los vehículos empleados para realizar labores de carga y descarga deberán adaptarse a las limitaciones o restricciones de peso, masa o dimensiones que se establezcan atendiendo a las características de las vías públicas.

En las ZBE no se permite el acceso a los vehículos sin distintivo ambiental en Distribución Urbana de Mercancías, con excepción de ciclos como bicicletas y bicicletas de carga.

Las operaciones de carga y descarga de mercancías en las vías públicas se realizarán dentro de las zonas reservadas a tal efecto y en el horario regulado a tal fin en la Ordenanza municipal reguladora del Tráfico, estacionamiento, circulación y seguridad vial del municipio de Mérida o cualquier otra que la sustituya.

No se aplicarán limitaciones de horarios a los vehículos destinados al servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación de los que dispongan las entidades registradas en el catálogo de entidades de distribución de medicamentos de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios.

Los vehículos sólo podrán ocupar los espacios de carga y descarga mientras estén realizando tales tareas y por el tiempo máximo de 60 minutos.

8. Fuera del horario de carga y descarga, los vehículos incluidos en el Anexo II podrán estacionar en estos espacios.

La habilitación, modificación o eliminación de una zona o espacio de carga y descarga será resuelto por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue, quien podrá modificarla o suprimirla en cualquier momento, por razones de seguridad, movilidad urbana o cualquier otra razón que consideren oportuna los servicios municipales competentes.

## TÍTULO III: RÉGIMEN SANCIONADOR

### Artículo 17. Procedimiento sancionador

1. Ante el incumplimiento de las normas contenidas en la presente ordenanza, será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en sus reglamentos de desarrollo.
2. El procedimiento administrativo para el ejercicio de la potestad sancionadora del Ayuntamiento de Mérida se regulará por las previsiones de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
3. El Régimen sancionador de la ZBE se fundamenta en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE, por determinación de la autoridad municipal

en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena aplicación, logre o no alcanzar los objetivos perseguidos sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que se establecieron en el proyecto de ZBE.

## Artículo 18. Tipificación de las Infracciones

El acceso y circulación en la ZBE con inobservancia de las determinaciones de esta Ordenanza constituye Infracción GRAVE, de acuerdo con lo determinado en el artículo 76.z3) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

## Artículo 19. Graduación de las sanciones

1. La infracción prevista en el artículo anterior se sancionará con multa de 200 euros, según lo dispuesto en el artículo 80.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.
2. Estas sanciones se podrán incrementar en un porcentaje de hasta el 30% en caso de reincidencia de la persona responsable, según lo dispuesto en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se entiende que existe reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

3. El importe de las sanciones de esta ordenanza se actualizará de forma automática cuando así varíen en la ley de referencia (Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial).

## Disposición adicional primera. Interoperabilidad

El Ayuntamiento podrá recabar de oficio aquellos datos que obren en poder de otras administraciones públicas, y que sirvan, únicamente para acreditar los requisitos regulados en esta ordenanza, todo ello conforme a las previsiones del artículo 155 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

## Disposición transitoria única

Las disposiciones contenidas en el Título III Régimen sancionador de la presente Ordenanza entrarán en vigor el 1 de enero de 2026. .

No obstante, desde la entrada en vigor de la Ordenanza, el Ayuntamiento de Mérida comunicará a las personas infractoras la existencia de la infracción, a efectos meramente informativos y de sensibilización.

## Disposición derogatoria

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

## Disposición final primera. Revisión y modificación de la ordenanza

Los anexos de esta ordenanza pueden ser modificados por decreto de alcaldía, específicamente para la delimitación de la zona de bajas emisiones en el municipio de Mérida, las categorías de vehículos y los distintivos ambientales que determinan los vehículos exentos y los que precisan de autorización municipal registral de acceso, circulación y estacionamiento.

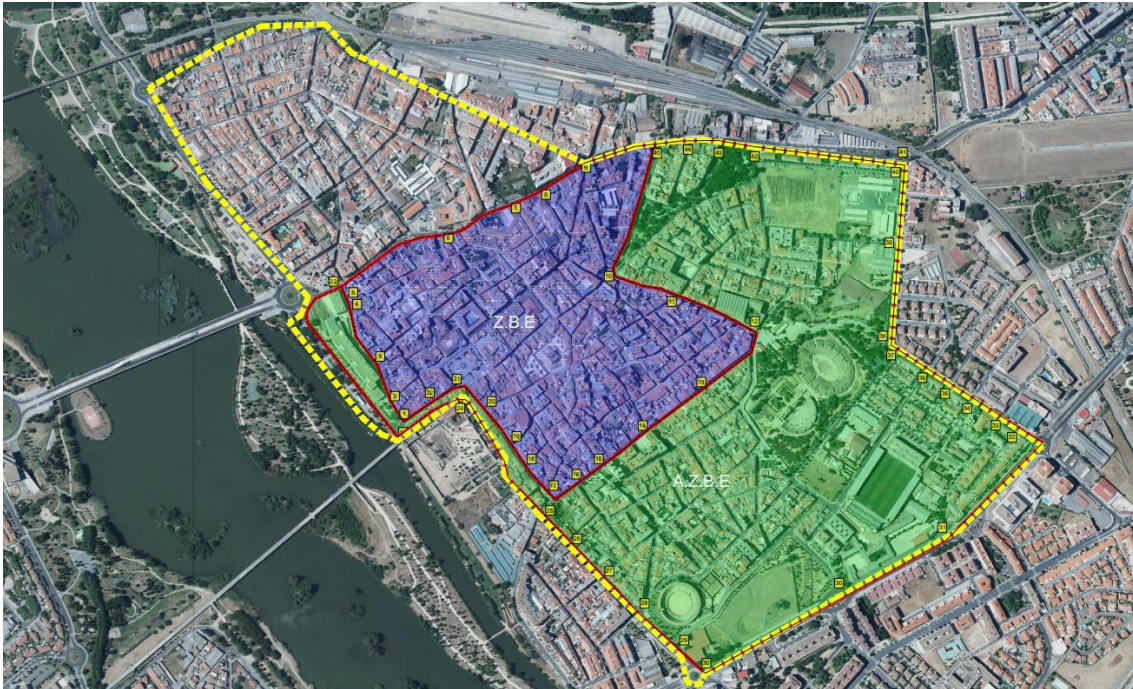
En todo caso, la revisión y modificación de los proyectos técnicos de la ZBE se someterá a información pública por tiempo no inferior a 30 días hábiles, por medio de anuncios en la página web institucional del Ayuntamiento.

## Disposición final segunda. Entrada en vigor

Esta Ordenanza entrará en vigor a los quince días de la publicación de su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia, salvo las previsiones contenidas en la disposición transitoria única.



## ANEXO I. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES



ZONA DE BAJAS EMISIONES	
<b>DENOMINACIÓN:</b>	Zona de Bajas Emisiones de Mérida
<b>ESPACIO (DELIMITACIÓN):</b>	
<b>TIEMPO DE APLICACIÓN:</b>	Continuo o discontinuo (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
	El sistema de control establecido en el artículo 14 de la Ordenanza, permitirá que aquellos vehículos que accedan por error a la ZBE sin estar autorizados puedan salir de ésta en un plazo de 30 minutos, sin ser sancionados.
<b>CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN:</b>	Fases, tiempos y efectos.


## ANEXO II. VEHÍCULOS

### 1. VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO:

TIPO DE VEHÍCULO
Cualquier vehículo no motorizado o con sistemas de propulsión eléctricos, como las bicicletas, ciclos y los vehículos de movilidad personal (VMP).
Los vehículos con distintivo ambiental B, C, ECO y 0.
Los Vehículos incluidos en el padrón municipal de impuesto de vehículos de tracción mecánica del ayuntamiento de Mérida

### 2. VEHÍCULOS QUE PRECISAN DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL LIMITADA DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO:

TIPO DE VEHÍCULO	Tiempo de Autorización
Vehículos dedicados al transporte de personas con movilidad reducida con tarjeta en vigor y expuesta en el parabrisas.	Mientras esté vigente la tarjeta de PMR
Vehículos en régimen de propiedad, usufructo, “renting”, “leasing”, retribución en especie o como vehículo de sustitución, de propietarios o arrendatarios de una plaza de garaje situadas en la ZBE.	Anual, renovable
Vehículos en régimen de propiedad, usufructo, “renting”, “leasing”, retribución en especie o como vehículo de	Anual, renovable



sustitución, de propietarios o arrendatarios de locales con actividad comercial en la ZBE.	
Vehículos en régimen de propiedad, usufructo, “renting”, “leasing”, retribución en especie o como vehículo de sustitución, de residentes con tarjeta de residente de la zona de estacionamiento regulado cuando estacione en la zona que tenga asignada.	Anual, renovable
Vehículos de servicios, que prestan servicios de emergencia y esenciales siguientes: - Vehículos que prestan servicios médicos del servicio público de salud de asistencia sanitaria a domicilio. - Ambulancias. - Grúa municipal. - Vehículos que prestan servicios funerarios - Vehículos de protección civil y salvamento - Vehículos de bomberos - Vehículos de policía y de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado y militares. - Vehículos de Limpieza pública, alumbrado, semáforos y obra pública. - Los vehículos declarados registralmente como, de los servicios públicos esenciales.	Permanente
Los vehículos declarados registralmente para actos en la vía pública y ocupaciones cuyo acceso autorice el órgano competente para autorizar el acto u ocupación.	Día/s de autorización
Los vehículos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general	Permanente
Los vehículos de transporte público colectivo, transporte discrecional y transporte regular de uso especial (de empresa o escolares), los autobuses y los trenes turísticos, que den servicio a las líneas que circulan por el interior de las ZBE y que cuenten con la autorización del órgano municipal competente.	Anual, renovable
Los vehículos declarados registralmente como taxis adaptados.	Permanente
Los vehículos declarados registralmente como auto taxi con distintivo ambiental	Anual, renovable
Los vehículos declarados registralmente como de arrendamiento con conductor con distintivo ambiental con servicio previamente contratado con origen o destino en las ZBE.	Anual, renovable
Vehículos de matrícula extranjera que cumplan los requisitos tecnológicos y de emisiones de acceso a la ZBE y no estén identificado en la base de datos de la DGT	Anual, renovable
Los vehículos declarados del Servicio de Estacionamiento Regulado.	Anual, renovable

Los vehículos declarados registralmente, excluidos turismos y motocicletas, de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el área, incluyendo los del servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios y oficinas de farmacia del área y de recogida de residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en el área.	Anual, renovable
Los vehículos declarados registralmente con distintivo ambiental de autoescuelas ubicadas en las ZBE destinados a prácticas de conducción.	Anual, renovable
Los vehículos declarados registralmente como de transporte de dinero y valores.	Anual, renovable
Los vehículos declarados registralmente como de mudanzas.	Día/s de autorización Para cada vehículo, cada autorización registral, será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de la ZBE. Un servicio clásico de mudanza entre dos puntos dentro de la misma ZBE, requerirá dos autorizaciones diferentes: una de recogida y otra de entrega.
Los vehículos declarados registralmente de empresas o profesionales de reparaciones, conservación y obras en domicilios y edificios	Día/s de autorización Para cada vehículo, cada autorización registral, será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de la ZBE
Los vehículos declarados registralmente, a solicitud de los talleres de reparación de vehículos, que accedan a los ubicados en el área.	Día/s de autorización Cada autorización registral será para una sola área concreta de estacionamiento dentro de la ZBE
Las grúas declaradas registralmente para el remolque de vehículos y vehículos taller y auxilio en la vía pública.	Anual, renovable
Vehículos dedicados al transporte de personas con enfermedades, tanto ambulancias como particulares, que les condicionan el uso del transporte público.	Anual, renovable o hasta cuando finalice la situación de enfermedad
Vehículos que accedan a estacionamientos públicos cuando en éstos exista sistema de control de acceso conectado con el control de la ZBE	Por cada acceso a aparcamiento público.
Vehículos que accedan a reservas de hoteles cuando en éstos exista sistema de control de acceso conectado con el control de la ZBE	Por cada estancia en el hotel

Los vehículos declarados registralmente y clasificados como históricos por la normativa de la DGT	Permanente
Los vehículos sin distintivo ambiental declarados registralmente que requieren una autorización de carácter diario o bien temporal porque necesitan acceder esporádicamente dentro de la ZBE, tendrán número máximo de 8 autorizaciones mensuales para acceder esporádicamente a la ZBE.	Día de autorización
Los vehículos declarados registralmente de titulares de plazas de Aparcamientos Municipales para Residentes en el interior del área.	La autorización registral será para estacionar un único vehículo, únicamente en la plaza de aparcamiento del titular

