

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA
DEFINICIÓN Y DESARROLLO DE LA ZONA
DE BAJAS EMISIONES EN LA CIUDAD
AUTÓNOMA DE MELILLA. CAMPAÑA DE
AFORAMIENTOS EN LA ZONA CENTRO Y
BARRIO DE LA PAZ

REGLAMENTO

alomon
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

IDIC Consulting
Ingeniería | Diseño | Imaginación | Construcción

PREAMBULO

I

Las Naciones Unidas anticipan que más de dos terceras partes de la población mundial residirán en áreas urbanas para el año 2050. En la actualidad, ya lo hace más del 70% de los habitantes de Europa y el 80% de los españoles. Por otra parte, el transporte por carretera es responsable del 27% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero en España, así como del 7% de las emisiones de partículas finas (PM2,5) y del 31% del total de emisiones de NOx en la atmósfera. Estas cifras aumentan considerablemente en las zonas urbanas.

La Ciudad Autónoma de Melilla lleva tiempo desarrollando una serie de medidas encaminadas a la consecución de un modelo de movilidad urbana sostenible, que prime la accesibilidad peatonal y la seguridad vial, al mismo tiempo que logre reducir los niveles de contaminación atmosférica y acústica.

Por consiguiente, este aumento de la contaminación urbana debido a la movilidad y el transporte, junto con una mayor densidad de tráfico en nuestras ciudades, se ha convertido en un problema ambiental y de salud pública. Según la Organización Mundial de la Salud, nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado. De hecho, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima que más de 20.000 muertes prematuras ocurren en España cada año debido a la mala calidad del aire, siendo el modelo actual de movilidad y transporte una de las causas.

El modelo actual de movilidad centrado en el transporte individual en automóviles empeora la comodidad y la percepción de seguridad de los peatones y ciclistas, además de incrementar las posibilidades de accidentes de tráfico. Esto conlleva una gran ocupación del espacio público urbano, limitando sus funciones, reduciendo la seguridad vial y afectando considerablemente el uso y disfrute de las calles, especialmente para los grupos ciudadanos más vulnerables.

Dado que la movilidad urbana es crucial para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de las Naciones Unidas, con los cuales la Ciudad Autónoma de Melilla está firmemente comprometida, los problemas asociados a esta deben ser abordados con medidas que, en última instancia, restrinjan y regulen la circulación de los vehículos más contaminantes en las ciudades, como las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

En este contexto, ha iniciado el proceso de implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en la zona centro, con el objetivo de que ésta contribuya al cambio en el reparto modal de la movilidad urbana en favor de los medios no motorizados y otras formas de movilidad sostenible.

Las ZBE contribuyen a reorganizar la movilidad y a fomentar un urbanismo de proximidad, además de poder facilitar la adaptación al cambio climático y mitigar el "efecto isla de calor" en las ciudades. Asimismo, las ZBE son áreas donde se puede fomentar el desarrollo de infraestructuras verdes, la biodiversidad urbana, los sistemas urbanos de drenaje sostenible,

pavimentos más permeables y la recuperación del espacio público para la ciudadanía, entre otras cosas.

Por lo tanto, la oportunidad de reorganizar la movilidad en la ciudad mediante el establecimiento de una ZBE, junto con otras medidas como la promoción del transporte público, la ampliación de espacios peatonales, el fomento de la movilidad en bicicleta, etc., podría ser una oportunidad para replantear el esquema de movilidad en su conjunto, mejorando no solo el medio ambiente y la salud, sino también la calidad de vida de los ciudadanos.

El texto consolidado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial otorga a los municipios la competencia para restringir la circulación de ciertos vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales. Estas medidas de restricción y regulación del tráfico urbano no pueden aplicarse de manera indiscriminada y requieren una planificación y estudios que demuestren su necesidad con el fin último de proteger el medio ambiente.

Por todo ello, es necesario transitar hacia una movilidad sostenible en la que las ZBE desempeñen un papel fundamental.

II

En el ámbito europeo, la normativa vigente sobre calidad del aire está representada por la Directiva 2008/50/CE, concerniente a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, así como por la Directiva 2004/107/CE, referente al arsénico, cadmio, mercurio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente, ambas emanadas del Parlamento Europeo y del Consejo.

El Acuerdo de París de 2015 tiene como objetivo reforzar la respuesta global ante la amenaza del cambio climático. En su artículo 2, se compromete a mantener el aumento de la temperatura media global muy por debajo de los 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y a esforzarse por limitar dicho aumento a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales.

En consonancia con el Acuerdo de París y la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente, la comunicación de la Comisión Europea titulada "Intensificar la ambición climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos" (COM (2020) 562 final) establece un objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de al menos el 55 % para 2030 en comparación con 1990, en toda la Unión Europea y en toda la economía, abarcando tanto las emisiones como las absorciones.

A nivel nacional, el artículo 45.1 de la Constitución española (CE) reconoce el derecho de todos a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo humano, así como el deber de conservarlo. El artículo 45.2 de la CE establece que los poderes públicos deben velar por el uso racional de todos los recursos naturales para proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente, con base en la solidaridad colectiva. Por otro lado, el artículo 43.1 de la CE reconoce el derecho a la protección de la salud.

Dentro de nuestro marco jurídico interno, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, sobre calidad del aire y protección de la atmósfera, actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y gestión de la calidad del aire en España. Su artículo 16.4 permite a las entidades locales, dentro de su ámbito competencial, elaborar sus propios planes y programas para cumplir con los niveles establecidos en la normativa correspondiente, incluyendo medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir 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, de acuerdo con la legislación estatal y autonómica, en materias de medio ambiente urbano, específicamente en protección contra la contaminación atmosférica en áreas urbanas, así como en tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, incluyendo la regulación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

A nivel general y con efectos en todas las administraciones, el artículo 27.2 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, de salud pública, establece que las administraciones públicas, dentro de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que aborden los riesgos presentes en el medio ambiente y los alimentos, con el fin de gestionar los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

Además, 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 para restringir la circulación de determinados vehículos en vías urbanas bajo su jurisdicción por razones medioambientales, mientras que el artículo 18 les permite, por las mismas razones, acordar la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía de forma general o para vehículos específicos, o el cierre de vías específicas.

III

En cuanto al establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en relación con los gases de efecto invernadero (GEI) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA) respecto a los contaminantes atmosféricos, son los instrumentos fundamentales de planificación nacional que fijan los objetivos para cumplir con los compromisos de reducción de emisiones suscritos por el Reino de España.

El establecimiento de las ZBE, que implicará la limitación del acceso a vehículos contaminantes, contribuirá a alcanzar los objetivos establecidos por el PNIEC y el PNCCA.

Los principales mecanismos legales para lograr estos objetivos serán la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y la futura Ley de Movilidad Sostenible.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que regula las zonas de bajas emisiones, es la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.

El objetivo de mejorar la calidad del aire en las ZBE debe ser medible y, en caso de exceder los valores legislados, debe contribuir a lograr el cumplimiento lo antes posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas en la ZBE.

Por lo tanto, el establecimiento de las ZBE es una obligación legal desarrollada reglamentariamente y debe ser regulada por la Ciudad Autónoma a través de un reglamento, que puede ser parte de las normativas de movilidad sostenible o una norma separada e independiente.

El 6 de marzo de 2020, se publica en el Boletín Oficial de Melilla (número 5.736) la declaración de emergencia climática de la Asamblea de la Ciudad Autónoma de Melilla, en respuesta al consenso generalizado de la comunidad científica que reclama una acción urgente para salvaguardar el medio ambiente, la salud y la seguridad de la ciudadanía.

En mayo de 2024, se aprobó el Plan de Energía y Clima de la Ciudad, una iniciativa destinada a abordar la problemática del cambio climático y su impacto específico en Melilla. Dicho plan comprende medidas tanto de mitigación como de adaptación al cambio climático, dentro de las cuales se puede encontrar las medidas de mitigación la medida M.7.4, elaboración de proyecto e implantación de la Zona de Bajas emisiones de Melilla. Con esta medida se ha considerado la posibilidad de una reducción potencial de emisiones de GEI de 7.532 tCO₂e.

IV

Conforme a lo dispuesto en la legislación estatal sobre circulación, tráfico y seguridad vial, así como en la legislación básica y especial del régimen local, la Ciudad Autónoma de Melilla, tiene competencia para regular la movilidad a través de reglamentos. El objetivo es lograr la armonización de los diversos usos de las vías y espacios públicos urbanos, de manera equilibrada, asegurando la salud de las personas, la seguridad vial, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, así como mejorando la calidad del aire y protegiendo el medio ambiente y la integridad del patrimonio.

V

En cuanto a la estructura y el contenido, este Reglamento consta de tres títulos, veintidós artículos, una disposición transitoria, dos disposiciones finales y seis anexos.

El título I contiene las disposiciones generales del Reglamento: la competencia en aquello que es objeto de regulación (artículo 1), el objeto y objetivos de la ZBE (artículo 2), el ámbito de aplicación del Reglamento (artículo 3) y las definiciones de los conceptos más relevantes a efectos de esta norma (artículo 4).

El título II concreta los aspectos relativos a la protección del medio ambiente urbano con respecto al objeto de este Reglamento. Se subdivide en cuatro capítulos:

El capítulo 1 establece las disposiciones generales de la ZBE: el proyecto técnico de la ZBE (artículo 5), la delimitación de la ZBE (artículo 6), la señalización de la ZBE (artículo 7) y la clasificación de vehículos por su nivel de emisión (artículo 8).

El capítulo 2 regula la protección del medio ambiente urbano: la calidad del aire como bien jurídico protegido (artículo 9), la vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica (artículo 10) y implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación (artículo 11).

El capítulo 3 establece las medidas de intervención administrativa: la restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos (artículo 12), medidas de intervención (artículo 13), casos de excepcionalidad (artículo 14), autorizaciones de acceso a la ZBE (artículo 15), registro de vehículos autorizados en las ZBE (artículo 16), el estacionamiento en las ZBE (artículo 17) y el procedimiento y régimen de obtención de autorizaciones (artículo 18).

El capítulo 4 desarrolla el régimen de monitorización y actualización estableciendo el sistema de control de acceso y protección de datos (artículo 19) y el seguimiento de los efectos de las medidas de mejora de la calidad del aire (artículo 20).

El título III abarca el régimen sancionador estableciendo el procedimiento sancionador (artículo 21) y las infracciones y sanciones (artículo 22),

La disposición transitoria primera establece criterios de aplicación del Reglamento

La disposición final primera faculta a que, por acuerdo de Consejo de Gobierno, se dicten instrucciones para modificar los anexos del Reglamento con el fin de adaptar las Zonas de Bajas Emisiones, incluidas sus ampliaciones, a la realidad del momento y a las necesidades concretas que de la aplicación de la misma surjan. De estas instrucciones establecidas en la Junta de Gobierno Local el alcalde dará inmediata cuenta al Pleno y estas instrucciones debidamente informadas pasarán a incorporarse al articulado.

La disposición final segunda establece la entrada en vigor del Reglamento.

Anexo Preliminar: Proyecto de la ZBE de Melilla

El anexo 1 delimita las zonas de bajas emisiones (ZBE) del municipio.

El anexo 2 concreta los puntos y zonas de especial sensibilidad del municipio (ZES).

El anexo 3 establece las categorías de vehículos según su nivel de contaminación.

El anexo 4 establece las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento. Además, concreta las excepciones de aplicación de las restricciones y los vehículos que requieren solicitud para acceder a la ZBE.

El anexo 5 señala las áreas de estacionamiento en el interior de la ZBE.

Y, por último, el anexo 6 que recoge las determinaciones sobre el estacionamiento regulado en perímetro o exterior de la ZBE.

TÍTULO I: Disposiciones generales

Artículo 1. Competencia

1. Corresponde a la Ciudad Autónoma de Melilla, de acuerdo con las competencias que le atribuye la legislación general y la específica aplicable al municipio, adoptar las medidas necesarias respecto a la protección de la calidad del aire, la protección de

la salud pública ante el riesgo de contaminación, la mejora del espacio público y las medidas especiales de regulación y ordenación del tráfico.

En concreto, le corresponde, de acuerdo con la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, acordar la regulación de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de la Ciudad Autónoma de Melilla por diversos motivos, entre ellos los medioambientales, así como, acordar la regulación de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

2. La prevención y el control de la contaminación atmosférica es un área de competencia de la Ciudad Autónoma de Melilla, de acuerdo con el artículo 5 y artículo 16.4 de Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Artículo 2. Objeto y objetivos de la Zona de Bajas Emisiones

1. El objeto del presente Reglamento es la creación y regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en la Ciudad Autónoma de Melilla creada con motivo de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
2. El establecimiento de la ZBE tiene los siguientes objetivos:
 - a) Mejorar la calidad del aire y la salud de la ciudadanía, reduciendo las emisiones de contaminantes atmosféricos y el ruido generado por los vehículos.
 - b) Contribución a la mitigación del cambio climático, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero, de modo coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC.
 - c) Cambio modal hacia modos más sostenibles, promocionando la movilidad activa y recuperando el espacio público.
 - d) Impulsar la eficiencia energética en el uso de medios de transporte, contribuyendo a la electrificación del mismo, de manera demostrable y cuantificable.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

1. De acuerdo con la delimitación territorial establecida en el anexo I, el ámbito territorial de aplicación de este Reglamento abarca la ZBE el centro urbano de la ciudad de Melilla. Así, el ámbito de la ZBE comprendería el interior de la zona limitada por Plaza de España, Av. de la Democracia, Av. Duquesa de la Victoria, Av. Reyes Católicos, Plaza Comandante Benítez, Av. Castelar, C/ López Moreno Melilla, C/ Roberto Cano, C/ Pablo Vallescá y C/ Teniente Aguilar de Mera. Este ámbito abarca una superficie de 17,86 hectáreas, e incluye el Triángulo Modernista como zona de interés. De forma complementaria, se contemplan una serie de medidas de potenciación de la movilidad activa en el barrio Polígono Residencial La Paz, conocido como zona del rastro.

Artículo 4. Definiciones

A efectos de este Reglamento, se exponen las siguientes definiciones:

1. Zona de Bajas Emisiones:

- 1.1 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.
- 1.2 Zona de bajas emisiones (ZBE) de la Ciudad Autónoma de Melilla: es el área delimitada sobre la que se regula, de acuerdo con la delimitación establecida en los anexos 1 y 2.
2. Zona de Especial Sensibilidad
 - 2.1 Se entenderá por ZES aquellas áreas con características especiales, debido a la gran atracción de desplazamientos en automóvil de áreas especializadas como ámbitos sanitarios o educativos. En estas zonas se plantea la posibilidad de llevar a cabo una regulación diferenciada de la ZBE y de mejorar los entornos escolares para promover la seguridad vial de los niños y niñas y otros grupos de población.
 - 2.2 Zonas de Especial Sensibilidad (ZES) de la Ciudad Autónoma de Melilla: con el objeto de proteger de los impactos negativos en la salud derivados del tráfico de vehículos motorizados cercanos a uno de los sectores más vulnerables de la población, se designan los Centros de Educación Infantil y Primaria (C.E.I.P), los Institutos de Enseñanza Secundaria y los centros privados concertados, como Zonas de Especial Sensibilidad. También se identifica como ZES la supermanzana del Barrio Industrial.
3. Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico
 - 3.1 El Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico está puesto a disposición de las autoridades municipales con competencia en el establecimiento de las ZBE, para facilitar el control de los accesos a las mismas a partir de las tipologías de vehículos y su distintivo ambiental. En él constan los datos que se recogen en el permiso de circulación del vehículo de todo el parque de vehículos nacional
4. Tipos de vehículos:
 - 4.1 Vehículo de motor: vehículo provisto de motor para su propulsión y que esté obligado a llevar placas de matrícula por el Reglamento General de Vehículos.
 - 4.2 Vehículos más contaminantes: los vehículos de motor que cumplen los requisitos que se detallan en el anexo 3.
 - 4.3 Vehículos de servicios: son los así establecidos en el momento de la entrada en vigor de este Reglamento, según se detalla en el anexo 4.
 - 4.4 Vehículos vinculados a una actividad económica: son aquellos vehículos mediante los cuales su titular desarrolle alguna actividad económica, bien sea persona física o

jurídica, y esté dado de alta en el correspondiente censo de empresarios y profesionales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y el vehículo esté vinculado al desempeño de dicha actividad económica.

5. Municipio de registro de un vehículo

5.1 Es el municipio donde aparece inscrito un vehículo según los datos que figuren en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico

6. Indicadores de calidad del aire (con valores límites definidos según Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa).

6.1 Dióxido de nitrógeno (NO₂): subproducto formado en los procesos de combustión a altas temperaturas, como en los vehículos motorizados y las plantas eléctricas. Por ello es un contaminante frecuente en zonas urbanas que afecta principalmente al sistema respiratorio. El límite anual fijado por la directiva europea es 40 µg/m³ para 2026 y 20 µg/m³ para 2030, y un valor límite horario de 200 µg/m³ que no podrá superarse más de 18 veces por año civil, y 3 veces en 2030.

6.2 Dióxido de azufre (SO₂): es un gas incoloro soluble en agua y en contacto con ella se convierte en ácido sulfúrico. Durante su proceso de oxidación en la atmósfera, este gas forma sulfatos. Estos sulfatos forman parte del material particulado PM₁₀. En presencia de humedad el dióxido de azufre forma ácidos en forma de aerosoles y se produce una parte importante del material particulado secundario o fino (PM_{2.5}), siendo el responsable de la lluvia ácida. La principal fuente de emisión de dióxido de azufre a la atmósfera es la combustión de productos petrolíferos y la quema de carbón en centrales eléctricas y calefacciones centrales de las ciudades. El valor límite fijado por la directiva europea es un valor límite horario de 350 µg/m³ que no podrá superarse más de 24 veces por año civil en 2026, y 3 veces por año civil en 2030. Y un valor límite diario para 2026 de 125 µg/m³ que no podrá superarse más de 3 veces por año civil, y de 50 µg/m³ en 2030 que no podrá superarse más de 18 veces por año civil.

6.3 Materia particulada 2.5 o PM_{2.5}: son partículas suspendidas en el aire que tienen un diámetro de menos de 2.5 micras. La materia particulada incluye sustancias químicas orgánicas, polvo, hollín y metales. En concreto las PM_{2.5} pueden provenir de todas las clases de combustión, como la de los automóviles, camiones, fábricas, quemados de madera, quemados agrícolas y otras actividades. Se les considera actualmente como el principal contaminante atmosférico con efectos nocivos sobre la salud derivado del tráfico de vehículos contaminantes. Los valores límites fijados por la Unión Europea son para 2026 un valor límite anual de 25 µg/m³. Para 2030 son un valor límite diario de 25 µg/m³ (valor medio en 24 h, que no debe superarse en más de 18 ocasiones por año civil) y un valor límite anual de 10 µg/m³.

6.4 Partículas PM₁₀: pequeñas partículas sólidas o líquidas dispersas en la atmósfera cuyo diámetro aerodinámico es menor que 10 micras. Pueden darse por causas

naturales como los incendios forestales o las nubes de polvo sahariano o por la acción del hombre (causas antropogénicas como actividades industriales, la contaminación generada por la combustión en los automóviles, resuspensión de polvo por actividades agrícolas o de construcción y quema agrícola entre otros). Los valores límites fijados por la Unión Europea son para 2026 un valor límite diario de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valor medio en 24 h, que no debe superarse en más de 35 ocasiones por año civil) y un valor límite anual de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Para 2030 son un valor límite diario de $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valor medio en 24 h, que no debe superarse en más de 18 ocasiones por año civil) y un valor límite anual de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

- 6.5 Ozono troposférico (O3): Es un contaminante secundario, esto es que se forma a partir de reacciones fotoquímicas complejas con intensa luz solar entre contaminantes primarios como son los óxidos de nitrógeno (NO, NO₂) y compuestos orgánicos volátiles (COV). Los óxidos de nitrógeno se generan en los procesos de combustión y especialmente por el tráfico rodado. Los compuestos orgánicos volátiles se generan a partir de un número de fuentes variado, transporte por carretera, refinerías, pintura, limpieza en seco de tejidos, y otras actividades que implican el uso de disolventes. Es un potente oxidante que produce efectos adversos en la salud humana

TÍTULO II. ZONA DE BAJAS EMISIONES

Capítulo 1. Disposiciones generales

Artículo 5. Proyecto Técnico de la Zona de Bajas Emisiones

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se elabora un proyecto técnico, conforme al anexo 1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
2. Los proyectos técnicos de las ZBE y ZES serán revisados al menos a los tres años de su establecimiento y posteriormente, al menos cada cuatro años, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización de los proyectos técnicos y, en su caso, modificar las medidas de intervención establecidas en este Reglamento.

Artículo 6.- Delimitación de la ZBE

La ZBE comprende todas las vías públicas incluidas en la delimitación que figura en el proyecto de bajas emisiones de la Ciudad Autónoma de Melilla. Concretamente, existen 37 tramos o vías afectadas por su ejecución, ya sea por ubicarse dentro de los límites de la Zona de Baja Emisiones o por limitar con esta. Esta delimitación se establece en los anexos 1 y 2.

Artículo 7. - Señalización de las ZBE.

1. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista 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 anexo 3 de este Reglamento, podrán estar exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

Artículo 8. - Clasificación de vehículos por su nivel de emisión

A efectos de lo dispuesto en el presente Reglamento, y en función de la clasificación ambiental del vehículo según lo establecido en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, los vehículos se clasifican de la siguiente manera:

a) Vehículo poco contaminante: vehículo 0 emisiones, ECO y C según la clasificación de vehículos por su potencial contaminante del Reglamento General de Vehículos.

b) Vehículo contaminante: vehículos B según la clasificación de vehículos por su potencial contaminante del Reglamento General de Vehículos.

c) Vehículo gran contaminante: vehículos A según la clasificación de vehículos por su potencial contaminante del Reglamento General de Vehículos. Estos vehículos, que no cumplen unos requisitos ambientales considerados mínimos, no recibirán ninguna etiqueta de la DGT siendo vehículos sin distintivo ambiental.

Capítulo 2: Protección del medio ambiente urbano

Artículo 9. La calidad del aire como bien jurídico protegido

1. La atmósfera es un bien común indispensable para la vida. Todas las personas tienen el derecho al uso y disfrute de una buena calidad del aire, a la vez que tienen el deber de colaborar en conservarla.

2. Todas las personas tienen el derecho a la protección de la salud ante las diferentes formas de contaminación, de acuerdo con los estándares y los niveles que determinen las leyes.

3. Las disposiciones de este Reglamento son de obligado cumplimiento para todas las personas que deseen acceder, circular o estacionar en la ZBE de la ciudad incluida en el ámbito delimitado en el artículo 3.1.

4. La Administración municipal tiene el deber y la potestad de restablecer y preservar la buena calidad del aire de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente, así como preservar la salud del conjunto de la población.

Artículo 10. Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica y acústica

1. La Consejería de Medio Ambiente y Naturaleza de la Ciudad Autónoma de Melilla no cuenta con un sistema de vigilancia de calidad del aire, dentro de la ZBE, por lo que se podrán tomar como referencia los valores medidos por la estación de calidad del aire

localizada en el Polígono del SEPES, ubicada en la calle Azucena, dependiente de la Consejería de Medio Ambiente y Naturaleza de la Ciudad Autónoma de Melilla.

2. Previa a la restricción del acceso a la ZBE de determinados vehículos, deberán existir medidores de calidad del aire para los parámetros de NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, así como medidores de los niveles de ruido.

Artículo 11. Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación

1. Con la entrada en vigor del presente Reglamento se procederá a la implantación de las ZBE que figuran en los anexos 1 y 2

2. La instalación e implantación de las ZBE, deben estar integradas y ser coherentes con los instrumentos de planificación preexistentes en la Ciudad Autónoma, concretamente con los Planes de Calidad del Aire, los Planes de Acción contra el Ruido, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, Plan de Acción del Clima y Energía sostenible de la Ciudad de Melilla, los Planes de Acción de la Agenda Urbana Española, el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC), la Estrategia Estatal por la Bicicleta, entre otros.

3. El establecimiento de las ZBE se podrá implantar por periodos de tiempo y horarios concretos o con carácter permanente.

4. Se establecerá un calendario de implantación de las ZBE por fases, en el anexo 4 de este Reglamento, que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE antes de que les afecten.

5. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT), indicando si la ZBE a la que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas, así como los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE.

Capítulo 3. Medidas de intervención administrativa

Artículo 12. Restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos

Con el objeto de reducir el tráfico al mínimo necesario y lograr los objetivos planteados en la Zona de Baja Emisiones, principalmente en cuanto a mejora de calidad del aire y niveles de ruido, cambio modal y contribución a la mitigación del cambio climático, se requiere regular el acceso, circulación y estacionamiento en la zona en los términos establecidos en el anexo 4 de este Reglamento.

Artículo 13. Medidas de intervención

1. En las ZBE de la Ciudad Autónoma se prohíbe el acceso, la circulación y el estacionamiento según las determinaciones del apartado 1 del anexo 4 de este Reglamento, que establece restricciones según tipo de vehículo y fase de implantación de la ZBE.

2. Los vehículos descritos en el apartado 2 del anexo 4 no necesitarán solicitud previa para poder acceder a la ZBE.

3. No obstante, los vehículos relacionados en el apartado 3 del anexo 4 de este Reglamento podrán estar autorizados, permanentemente o temporalmente, hasta una fecha determinada, para acceder, circular y estacionar en las ZBE de forma continua o discontinua por meses, días u horas.

Artículo 14. Casos de excepcionalidad

1. La declaración de episodio ambiental de contaminación del aire por parte del órgano competente de la Ciudad Autónoma de Melilla puede comportar la activación simultánea de un Protocolo de actuación ante episodios de alta contaminación atmosférica que regule el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos a la ZBE en los términos establecidos en el citado protocolo.

2. Con carácter excepcional y temporal se podrá establecer restricciones a la movilidad cuando exista un riesgo y resulte necesaria o conveniente garantizar o mejorar la seguridad ciudadana o la protección civil ante fenómenos naturales, acontecimientos multitudinarios deportivos, culturales o religiosos, o similares, mediante resolución motivada del Órgano competente.

3. Con carácter excepcional, por razones de interés general, podrá acordarse la suspensión de efectos de cumplimiento del Reglamento de la ZBE, mediante resolución motivada del Órgano competente.

Artículo 15. Autorizaciones de acceso a la (ZBE)

1. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados con arreglo a las limitaciones establecidas en el anexo 4 este Reglamento. La circulación de toda clase de vehículos a motor en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales, exceptuándose exclusivamente los vehículos de urgencias y asistencia sanitaria contemplados en el Apartado 2 del anexo 4 del presente Reglamento.

2. Además, estarán autorizados, permanentemente o temporalmente, los vehículos incluidos en el apartado 3 del anexo 4 de este Reglamento, siempre que estén inscritos en el Registro de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente, todo ello con arreglo a las limitaciones establecidas en cada Fase de implantación de la ZBE.

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 anexo 4 de este Reglamento.

Los vehículos a motor, según los supuestos establecidos en el anexo 4 podrán solicitar la autorización para acceder a la ZBE con declaración responsable o mediante otorgamiento previo de autorización expresa.

Artículo 16. - Registro de vehículos autorizados en las ZBE

1. La Consejería de Medio Ambiente y Naturaleza u órgano que se determine, 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 temporalmente a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados el apartado 3 del anexo 4 de este Reglamento.

2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en este Reglamento, deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro de vehículos autorizados en las 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 las ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el anexo 4 de este Reglamento.

4. 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 17. Estacionamiento en las ZBE

1. El estacionamiento dentro de las ZBE se segmentará en áreas de estacionamiento que serán determinadas en el anexo 5 de este Reglamento. Se establecerán zonas de estacionamiento para los residentes y no residentes autorizados a estacionar dentro de la ZBE, donde se definirá un tiempo máximo de permanencia que podrá ser diferente para residentes y no residentes.

2. El órgano 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, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.

3. En cada ZBE, los vehículos de sus residentes solo podrán estacionar en el área de estacionamiento de la ZBE que corresponda a su residencia, no pudiendo estacionar en las restantes áreas de estacionamiento de esa ZBE.

4. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento.

5. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad de centro de servicios a la movilidad, previa solicitud y autorización, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos. Los aparcamientos subterráneos de titularidad pública podrán también disponer de espacios para actuar como plataforma de distribución de mercancías en la última milla, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos. Todo ello se realizará atendiendo a las condiciones establecidas en el Artículo 4 del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por

el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.

6. Asimismo, el anexo 6 del presente Reglamento, establece un estacionamiento Regulado en perímetro o exterior de la ZBE, que en cada momento podrá ser determinado por el Órgano Competente en materia de Movilidad o Vialidad de la Ciudad Autónoma de Melilla, limitando el tiempo de estacionamiento, a fin de garantizar la rotación de los mismos.

7. La Consejería, 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.

Artículo 18. Procedimiento y régimen de obtención de autorizaciones para acceso y/o estacionamiento en el interior de la ZBE

1. El régimen de autorizaciones ya sea para acceso o estacionamiento en el interior de la ZBE se basará en general por lo establecido en la legislación sobre el procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas vigente en cada momento (Ley 39/2015, de 1 de octubre, o norma que la sustituya) con las particularidades previstas en el presente Reglamento.

2. La solicitud se tramitará en la sede electrónica de la Ciudad Autónoma o mediante modelo impreso en las oficinas habilitadas para su registro. El órgano competente en materia de movilidad determinará la documentación necesaria que se deberá aportar de tal forma que acredite las condiciones para la autorización de acceso/estacionamiento en la ZBE, a través del correspondiente modelo de solicitud, declaración responsable o comunicación previa. Se podrá requerir cuanta documentación se considere necesaria por el órgano competente para que se acredite de forma fehaciente el cumplimiento de la circunstancia de vehículo autorizado.

3. Para la iniciación del procedimiento las personas interesadas formularán declaración responsable, regulada por el artículo 69 de la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas previstos en dicha norma, suscrita por la persona interesada y acompañada de la documentación detallada en el formulario en función de la tipología elegida. Para la solicitud de accesos puntuales se formulará comunicación mediante los medios habilitados de acuerdo con la Ley anteriormente indicada.

4. En la declaración responsable la persona interesada manifestará bajo su responsabilidad que cumple con los requisitos establecidos en el presente Reglamento para el acceso y/o estacionamiento, según el caso. Adicionalmente en la misma deberá indicar el tipo de acceso, así como, en los casos que proceda, la matrícula del vehículo con el que pretenda acceder y/o estacionar.

5. La presentación de la declaración responsable y de la comunicación habilitará a la persona interesada para el acceso y/o estacionamiento en el interior de la ZBE de los vehículos en ella indicados desde la entrada en los registros de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Con formato: Sin Resaltar

6. El órgano competente podrá verificar a posteriori las declaraciones responsables admitidas durante toda su vigencia temporal. En Este sentido, la Administración de la Ciudad Autónoma queda facultada para:

Con formato: Sin Resaltar

- a) Comprobar la exactitud, veracidad falsedad u omisión de carácter esencial de cualquier dato o información aportado en la declaración responsable, mediante emplazamiento al interesado para que aporte en el plazo máximo de diez días cualquier información o documento acreditativo de lo declarado, quedando en suspenso el derecho de acceso definido en el punto 5. En caso de no aportarse la documentación necesaria para la subsanación, y una vez transcurrido el plazo correspondiente, se declarará extinguida la declaración responsable y se procederá al archivo del expediente.
- b) Comprobada que la documentación es correcta y completa, se procederá a inscribir a la persona interesada y, en su caso, los vehículos indicados en la base de datos autorizados de la ZBE. Además, se remitirá a la persona interesada indicación de los vehículos inscritos y su validez temporal.
- c) Ordenar la imposibilidad de continuar con el ejercicio del derecho o actividad afectada desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, mediante resolución debidamente motivada que la deje sin efecto.

7. El órgano competente podrá comprobar, en cualquier momento, la veracidad de todos los datos y documentos aportados, así como el mantenimiento de los requisitos que dieron lugar al derecho de acceso. Si de dicha comprobación se pudiera deducir que ya no se cumplen los requisitos que dieron lugar al derecho de acceso, previa audiencia de la persona interesada, podrá declararse la extinción de la declaración responsable y la consiguiente imposibilidad de continuar con el ejercicio del derecho de acceso y/o estacionamiento.

Con formato: Sin Resaltar

8. De conformidad con el artículo 69.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a la declaración responsable, determinará la imposibilidad de continuar con el ejercicio del derecho de acceso, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Capítulo 4. Régimen de monitorización y actualización.

Artículo 19. Sistema de control de acceso. Protección de datos.

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas

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.

Artículo 20. Seguimiento de los efectos de las medidas de mejora de la calidad del aire de la Ciudad Autónoma de Melilla

Corresponde a la Consejería de Medio Ambiente y Naturaleza analizar los resultados producidos por la aplicación de las medidas de regulación del tráfico previstas en este Reglamento y su efecto en la calidad del aire y en otros aspectos de la ciudad.

TÍTULO III. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 21. Procedimiento sancionador

1. Cuando los usuarios no respeten las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento en las zonas de bajas emisiones, será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en sus reglamentos de desarrollo. Así:
 - 1.1 Las sanciones establecidas en este Reglamento se imponen en base a las infracciones graves del artículo 76 z3, 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, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.
 - 1.2 El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente cuandoque tenga noticia de los hechos que puedan constituir infracciones tipificadas en este reglamento, por iniciativa propia o mediante denuncia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas o de cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos.
 - 1.3 No obstante, la denuncia formulada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, y notificada en el acto al denunciado, constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador, a todos los efectos.
2. Las infracciones en las ZBE se sancionarán en función de su gravedad, conforme a lo dispuesto en este Reglamento y en las normativas de tráfico y seguridad vial, respetando los principios de proporcionalidad, legalidad y seguridad jurídica.
3. El Régimen sancionador de las ZBE que se establece en la ciudad se fundamenta en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena

Con formato: Sin Resaltar

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 22. Infracciones y sanciones

1. Las infracciones propias de este Reglamento se clasifican en leves, graves y muy graves.

a) Infracciones leves:

1. El incumplimiento de lo recogido en este Reglamento regulador por parte de los vehículos contaminantes o no autorizados en el registro municipal de vehículos autorizados.
2. El incumplimiento de la prohibición de circular dentro de la ZBE por parte de los vehículos en los momentos en que, por las causas descritas anteriormente, fundamentalmente por causas de alerta atmosférica, se corte el acceso a la Zona de Bajas Emisiones.

b) Infracciones graves.

1. La segunda sanción por infracción leve, durante el mismo mes en el que se cometió la infracción que determinó la primera sanción.
2. La infracción en las Zona de Especial Protección, ~~si la hubiera~~ delimitadas en el Anexo 2 del presente Reglamento.

c) Infracciones muy graves

1. La segunda sanción por infracción grave, durante el mismo mes en el que se cometió la infracción que determinó la primera sanción.

2. El uso reiterado de vehículos no autorizados para acceder a la ZBE con ánimo de defraudar el régimen establecido.

3. La alteración intencionada de los dispositivos electrónicos de control o de los sistemas de vigilancia de la ZBE.

4. La falsificación de los datos aportados al registro municipal de vehículos autorizados.

2. Las infracciones serán sancionadas conforme a lo dispuesto en el artículo 80 del Real Decreto Legislativo 6/2015 y a este Reglamento:

a) Infracciones leves: Multas de hasta 100 €.

b) Infracciones graves: Multas entre 101 € y 200 €.

c) Infracciones muy graves: Multas entre 200 € y 500 €.

3. Las infracciones prescriben según lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico:

Leves: 3 meses.

Graves: 6 meses.

Muy graves: 6 meses.

Las sanciones económicas prescriben en el plazo de 4 años.

4. En la imposición de [las sanciones de multa](#) se garantizará, [en todos los casos](#), que estas no resulten más beneficiosas para [la persona infractora](#) que el [incumplimiento](#) de las normas infringidas.

Disposición transitoria primera

Este Reglamento no produce efectos hasta transcurridos seis meses desde su entrada en vigor, pasados los cuales el incumplimiento del Reglamento en las limitaciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas para la Fase 1 supondrá la imposición de la sanción correspondiente.

De igual modo ocurrirá con la entrada en vigor de las fases sucesivas de la ZBE, que dispondrán cada una de un periodo transitorio de seis meses, pasados los cuales el incumplimiento del Reglamento en las limitaciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en cada caso (Fases 2 y Fase 3) supondrá la imposición de la sanción correspondiente.

Disposición final primera. Habilitación para modificar los anexos

1. Por acuerdo del Consejo de Gobierno, se podrán dictar instrucciones para modificar los anexos de este Reglamento con el fin de adaptar las Zonas de Bajas Emisiones, incluidas sus ampliaciones, a la realidad del momento y a las necesidades concretas que de la aplicación de la misma surjan, específicamente para la delimitación de la zona de bajas emisiones, las categorías de vehículos y los distintivos ambientales que definen los vehículos más contaminantes, los vehículos de servicios, los vehículos que prestan servicios singulares y el número máximo anual de autorizaciones diarias. De estas instrucciones el [Presidentealcalde](#) dará [inmediata](#) cuenta a la Asamblea y estas instrucciones debidamente informadas pasarán a incorporarse al articulado del Reglamento y se publicarán en el Portal de Transparencia junto con el resto del Reglamento. Se tendrán que especificar en estas instrucciones los períodos de vencimiento, si los hubiere.

2. Sin perjuicio de la aplicación, si procede, del artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, el procedimiento de modificación de los anexos debe ser objeto de aprobación inicial, de información pública por un periodo mínimo de treinta días, de aprobación definitiva y de publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Melilla, de acuerdo con el artículo 16 de la Ley estatal 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información ambiental, de participación pública, con respecto a la participación del público en la elaboración de disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente. Si durante el periodo de información pública, no se formulan alegaciones ni sugerencias, el acuerdo de aprobación inicial se [considerará volverá](#) automáticamente definitivo.

3. Una vez aprobado definitivamente el decreto del Consejo de Gobierno, se informará [de forma inmediata](#) al [Plenoario](#) de la Excelentísima Asamblea.

Disposición final segunda. Entrada en vigor

Este Reglamento entrará en vigor el día siguiente a su publicación en el Boletín oficial de la Ciudad Autónoma de Melilla (B.O.M.E.) y ~~haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local CONFIRMAR~~

ANEXO 1. Delimitación de la zona de bajas emisiones (ZBE) de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Según se establece en la figura 1, la Zona de Bajas Emisiones propuesta se localiza en el centro urbano de la ciudad de Melilla. Así, el ámbito de la ZBE comprendería el interior de la zona limitada por Plaza de España, Av. de la Democracia, Av. Duquesa de la Victoria, Av. Reyes Católicos, Plaza Comandante Benítez, Av. Castelar, C/ López Moreno Melilla, C/ Roberto Cano, C/ Pablo Vallescá y C/ Teniente Aguilar de Mera. Este ámbito abarca una superficie de 17,86 hectáreas, e incluye el Triángulo Modernista como zona de interés.

Uno de los elementos clave de la configuración de la ZBE de la ciudad de Melilla es que permite la conexión del triángulo modernista y el Parque Hernández a través del eje que constituye la calle General Marina, lo que favorece la permeabilidad del centro urbano de la ciudad con este espacio verde.

De forma complementaria, se contemplan una serie de medidas de potenciación de la movilidad activa en el barrio Polígono Residencial La Paz, conocido como zona del rastro.

Existen 37 tramos o vías incluidas en su ejecución, ya sea por ubicarse dentro de los límites de la Zona de Baja Emisiones o por limitar con esta. En la siguiente tabla se especifica la tipología, nombre y extensión total como límite de la ZBE de las 10 vías urbanas que la delimitan:

VIARIO QUE DELIMITA LA ZBE MELILLA	
Nombre de la calle	Extensión total como límite de la ZBE (metros)
Avenida Castelar	22,27
Avenida Democracia Española	373,055
Avenida Duquesa de La Victoria	246,47
Avenida Reyes Católicos	559,7
López Moreno Bonilla	165,31
Pablo Vallescá	176,22
Plaza Comandante Benítez	32,72
Plaza de España	128,63
Roberto Cano	114,97
Teniente Aguilar de Mera	54,92

Tabla 1. Viario que delimita la ZBE de Melilla

Por su parte, un total de 27 vías urbanas quedan incluidas dentro de la ZBE. En la siguiente tabla se especifica el nombre, extensión total dentro de la ZBE, extensión peatonal y de prioridad peatonal en metros y el porcentaje peatonal y de prioridad peatonal respecto al total de la calle incluido en la ZBE incluida dentro de los límites de la ZBE:

VIARIO INTERIOR DE LA ZBE MELILLA			
Nombre de la calle	Extensión total dentro de la ZBE (metros)	Extensión peatonal (P)/ prioridad peatonal (PP) (metros)	% P/ PP respecto al total de la calle incluido en la ZBE
Abdelkader	216,85	0	0%
Alonso Martín	118,59	0	0%
Antonio Falcón	141,76	0	0%
Avenida Cándido Lobera	106,63	53,34	50%
Avenida Juan Carlos I, Rey	405,69	0	0%
Carlos Ramírez de Arellano	177,61	99,51	56%
Castillejos	142,5	0	0%
Conde de Serrallo	134,69	67,45 (P)	50,07%
		67,24 (PP)	49,93%
Ejército Español	229,43	0	0%
General Buceta	141,34	0	0%
General Chacel	135,89	135,89	100%
General Marina	376,27	0	0%
General O'Donnell	298,12	236,72 (P)	79,4%
		61,40 (PP)	20,6%
General Pareja	180,59	180,59	100%
General Prim	230,29	201,03 (P)	87,29%
		29,26 (PP)	12,71%
Granada	50,45	0	0%
Justo Sancho Miñano	48,1	48,1	100%
Luis de Sotomayor	220,28	0	0%
Luis Morandeira	95,1	0	0%
Miguel de Cervantes	108,56	0	0%
Miguel Zazo	220,59	0	0%
Pedro Segura	72,37	0	0%
Plaza Héroes de España	65,43	65,43	100%
Plaza Menéndez Pelayo	40,16	40,16	100%
Plaza Torres Quevedo	67,26	0	0%
Seijas Lozano	77,23	0	0%
Severo Ochoa	51,13	51,13PP	100%

Tabla 2. Viario interior de la ZBE de Melilla

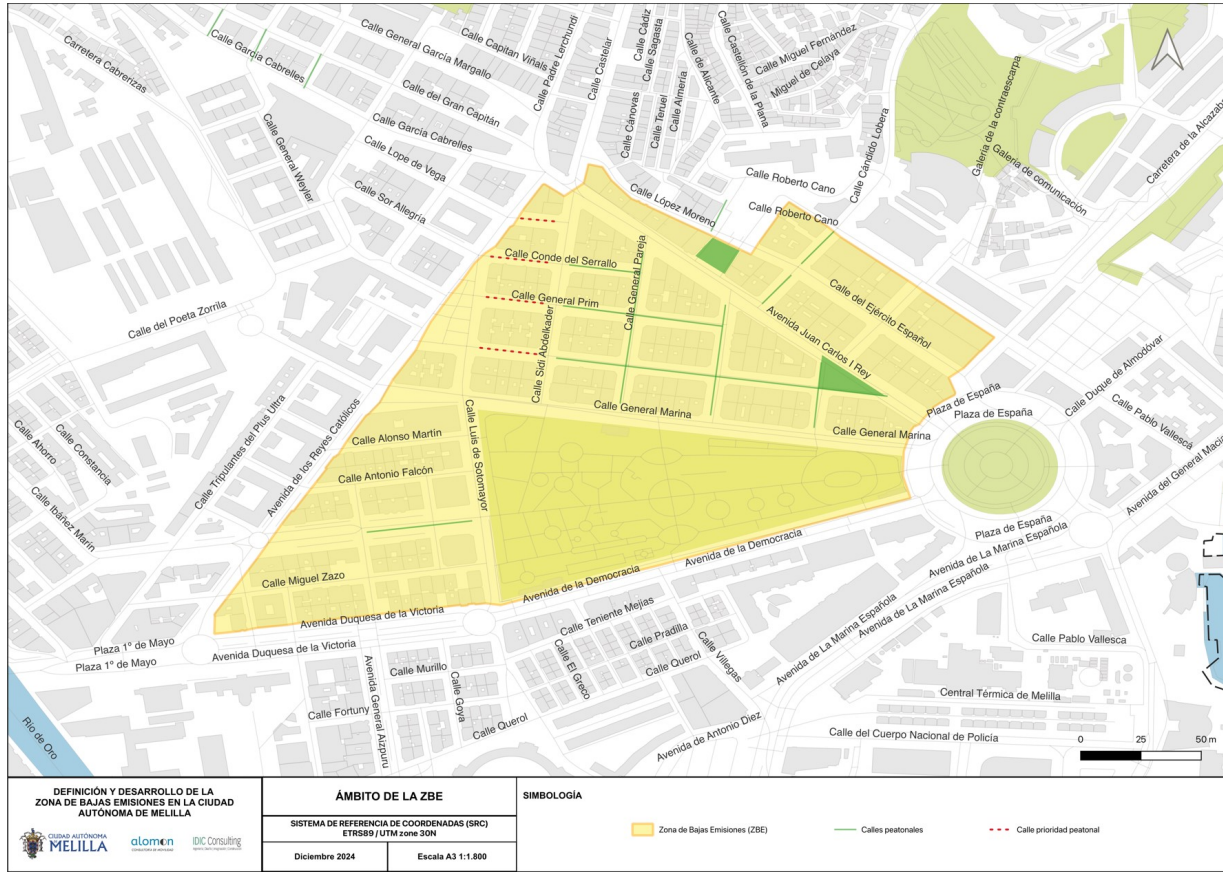


Figura 1. Delimitación de la zona de baja emisiones (ZBE) en el centro de Melilla

ANEXO 2. Implantación de ZES y restricciones

En el presente anexo se recoge la **delimitación de las ZES**.

Forman parte de la ZES los entornos de los 23 centros educativos de Melilla. Siendo 20 públicos: 13 Centros de Educación Infantil y Primaria, 6 Institutos de Enseñanza Secundaria y 1 Centro Integrado de Formación profesional. Además de 3 centros privados-concertados. Esta relación de centros no es excluyente, pudiendo ser ampliada o reducida según las necesidades de la Ciudad Autónoma en relación a garantizar la protección de la salud de los impactos negativos derivados del tráfico de vehículos, con el objetivo de alcanzar una mejora en la calidad del aire y los niveles de ruido.

RELACIÓN DE CENTROS EDUCATIVOS COMO ZES	
1	C.E.I.P Velázquez
2	C.E.I.P. Constitución
3	C.E.I.P España
4	C.E.I.P. Gabriel Morales
5	C.E.I.P. Hipódromo
6	C.E.I.P. Juan Caro Romero
7	C.E.I.P. León Sola
8	C.E.I.P. Mediterráneo
9	C.E.I.P. Padre Anselmo Alcaide
10	C.E.I.P. Pedro de Estopiñán
11	C.E.I.P. Pintor Eduardo Morillas
12	C.E.I.P. Real
13	C.E.I.P Reyes Católicos
14	C.I.F.P. Reina Victoria Eugenia
15	Colegio Enrique Soler
16	Colegio La Salle "El Carmen"
17	Colegio Nuestra Señora del Buen Consejo
18	I.E.S. Enrique Nieto
19	I.E.S. Juan Antonio Fernández Pérez
20	I.E.S. Leopoldo Quiapo
21	I.E.S. Miguel Fernández
22	I.E.S. Rusadir
23	I.E.S. Virgen de la Victoria

Tabla 3. Centros educativos de Melilla como ZES

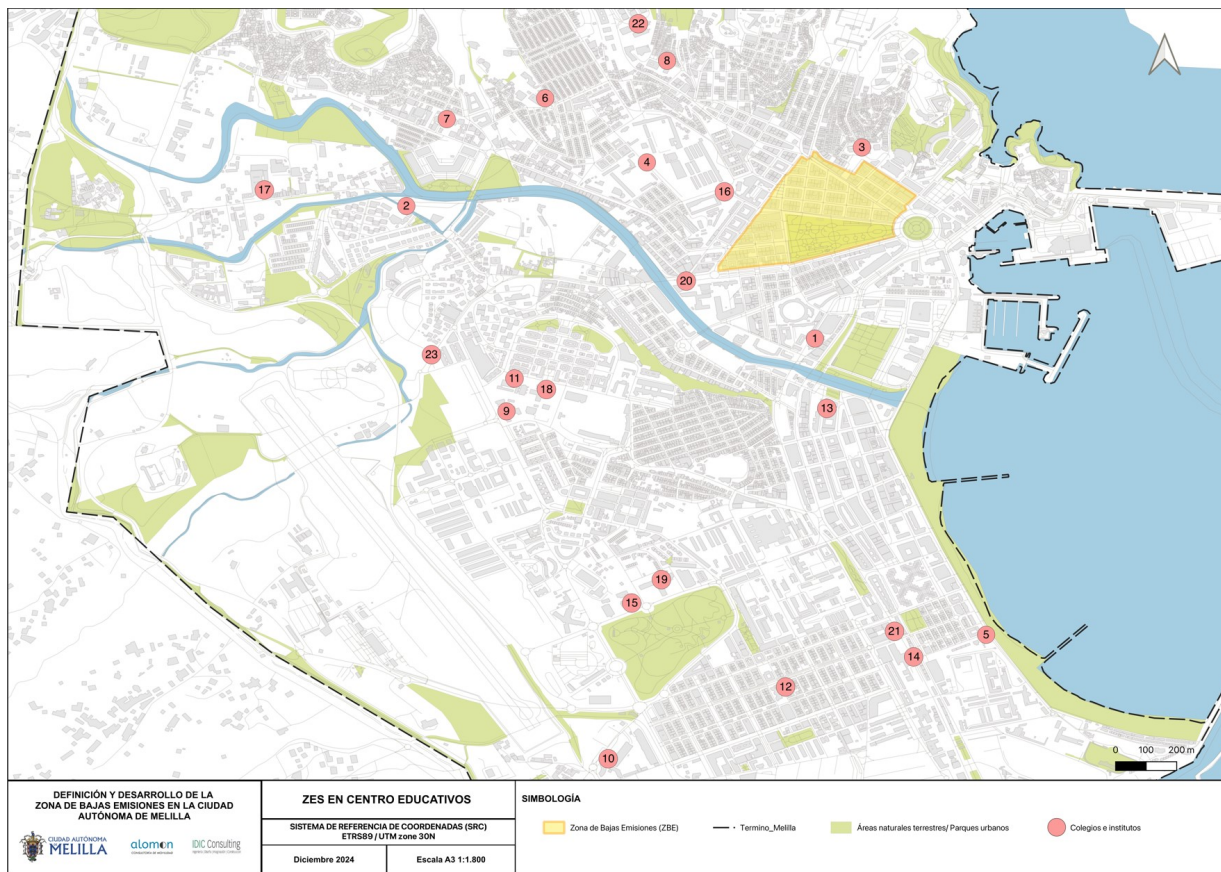


Figura 2. Centros de Educativos de Melilla como ZES (la numeración corresponde con la Tabla 3)

En consonancia con el PMUS, se define como ZES la **supermanzana del Barrio Industrial de Melilla**:

CALLES DE BORDE DE LA SUPERMANZANA (FUERA DE REGULACIÓN)	
1	Calle General Polavieja
2	Calle General Astilleros
3	Calle Actor Tallaví
4	Paseo Marítimo Francisco Mir Berlanga
5	Calle de Corea
6	Plaza de la Goleta

Tabla 4. Calles de borde de la ZES Barrio Industrial

CALLES DEL INTERIOR DE LA SUPERMANZANA	
1	Plaza Adolfo Suárez
2	C. Álvaro de Bazán (desde su cruce con Paseo Marítimo hasta C. de Corea)
3	C. General Polavieja (desde su cruce con C. Actor Tallavía hasta Plaza Adolfo Suárez)
4	C. Marqués de Montemar
5	C. Comandante García Morato
6	C. Alfonso Gurrea (desde su cruce con C. Gral. Polavieja hasta Paseo Marítimo)
7	C. Teniente Morán
8	C. Pedro Navarro
9	C. Conde de Alcaudete
10	C. de los Vélez, Marqués
11	C. Teniente Casaña (hasta c. de Corea)
12	C. Teniente Bragado
13	C. de Corea (desde C. Álvaro de Bazán hasta C. de Carlos V)

Tabla 5. Calles interiores de la ZES Barrio Industrial

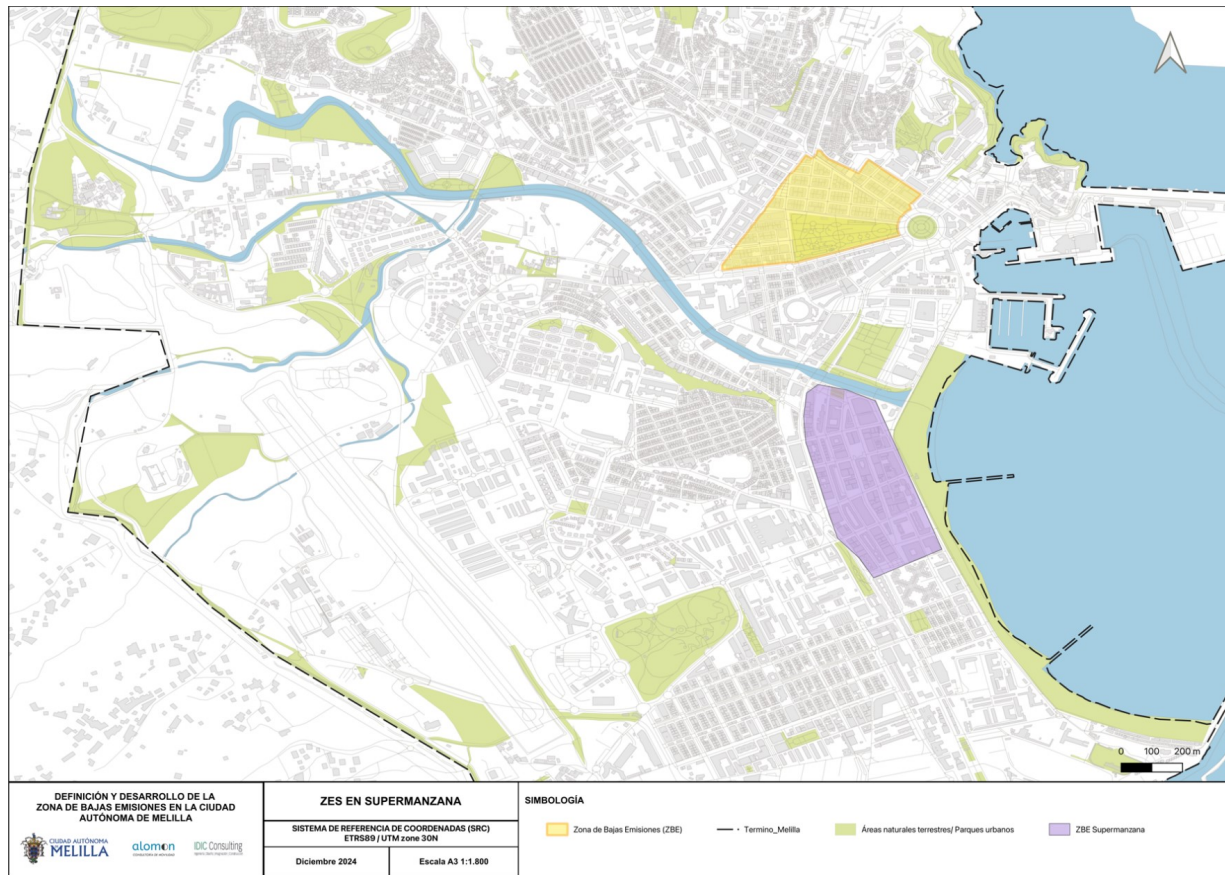


Figura 3. Supermanzana Barrio Industrial como ZES

ANEXO 3. Categorías de vehículos según su nivel de contaminación

Apartado 1. Vehículos más contaminantes

La condición de vehículos más contaminantes se adquiere con el cumplimiento de los dos requisitos siguientes:

5. Estar incluidos en alguna de las categorías de vehículos L (menos de cuatro ruedas), M (fabricados para el transporte de personas y su equipaje) o N (destinados para el transporte de mercancías). Estas categorías corresponden a la clasificación establecida en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y a los cuatriciclos y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, así como al anexo 2 de la Directiva 2007/46/CE, de 5 de setiembre, por el que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas indispensables destinados a dichos vehículos.
6. No tener asignado ningún distintivo ambiental según la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.

Apartado 2. Categorías de vehículos y distintivos ambientales según su nivel de contaminación

a) El distintivo ambiental se define según el anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en la redacción dada por la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

b) En base a esta normativa existen cinco categorías de vehículos. De mayor a menor eficiencia serían: 0 emisiones, ECO, C, B y A. Correlativamente, existen para las cuatro primeras categorías un distintivo ambiental, con la misma denominación que la categoría a la que pertenece, quedando la categoría A sin distintivo.





DISTINTIVOS AMBIENTALES DE LA DGT	
	<p>Etiqueta 0 emisiones, Azul: Identifica a los vehículos más eficientes. Tendrán derecho a esta etiqueta ciclomotores, triciclos, cuadriciclos y motocicletas, turismos, furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos de la DGT como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículos eléctricos de autonomía extensa (REEV), vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.</p>
	<p>Etiqueta Eco: Los siguientes en el escalón de eficiencia, se trata en su mayoría de vehículos híbridos, gas o ambos. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). Deben cumplir los criterios de la etiqueta C.</p>
	<p>Etiqueta C, Verde: Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculados a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como de diésel, matriculados a partir de 2014. Por lo tanto, los turismos y furgonetas de gasolina tienen que cumplir con la norma Euro 4,5 y 6, y los de diésel, con la norma Euro 6. Camiones y autobuses deben cumplir la norma Euro 6. Motos y ciclomotores Euro 3 y Euro 4, (normalmente matriculados a partir de 2007).</p>
	<p>Etiqueta B, Amarilla: Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del 2000 y de diésel a partir de enero del 2006. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías tanto de gasolina como de diésel matriculados a partir del 2005. Por lo tanto, los turismos y furgonetas de gasolina tienen que cumplir con la norma Euro 3 y los de diésel, con la norma Euro 4 y 5. Camiones y autobuses deben cumplir la norma Euro 4 i 5. Motos y ciclomotores Euro 2, normalmente matriculados desde el 2003.</p>
<p>SIN DISTINTIVO (categoría A)</p>	<p>Los vehículos que no cumplen unos requisitos ambientales considerados mínimos no recibirán ninguna etiqueta de la DGT. Son los vehículos más afectados por las medidas de restricción o prohibición en la movilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Turismos (M1) y furgonetas (L1) de gasolina anteriores a Euro 3, (de manera orientativa, matriculados antes de enero del año 2000) y turismos diésel anteriores a Euro 4 (de manera orientativa matriculados antes de enero de 2006). • Motos y ciclomotores (L) anteriores a Euro 2, (de manera orientativa, matriculados antes de 2003). • Autobuses (M2 y M3) y camiones (N2 y N3) de gasolina y diésel anteriores a Euro IV/4.

Tabla 6. Distintivos medioambientales de la DGT

ANEXO 4. Restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos.

Apartado 1. Restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos

- a) La ZBE de la Ciudad Autónoma de Melilla está activa las 24 horas del día los 365 días del año.
- b) La circulación dentro de la Zona de Bajas Emisiones se produce en todas las vías en un único sentido. Del mismo modo cabe destacar el elevado número de calles que se han peatonalizado en los últimos años y que ya vienen condicionando la circulación y el acceso a la ZBE.
- c) Dentro de los límites de la ZBE es posible transitar en vehículos motorizados por las Avenidas Ejército Español, Cándido Lobera y Avenida Rey Juan Carlos I, por las calles: Severo Ochoa, Conde de Serrallo, General Prim, Plaza Torres Quevedo, Castillejos, General O'Donnell, Pedro Segura, General Marina, Alonso Martín, Antonio Falcón, Carlos Ramírez de Arellano, Miguel Zazo, Miguel de Cervantes, Abdelkader, Luis de Sotomayor, Luis Morandeira, General Buceta, Granada y Seijas Lozano. Algunas de estas calles tienen tramos peatonales.
- d) En estas vías se establecerán unos criterios de acceso, circulación y estacionamiento que, como se ha mencionado anteriormente, buscan incentivar la reducción del acceso en vehículo privado motorizado a la zona. Por ello, se atenderá una regulación en función de la tipología de vehículos, empadronamiento del propietario y vía de matriculación del vehículo, actividad económica del vehículo, servicios públicos, servicios asistenciales y distribución urbana de mercancías.

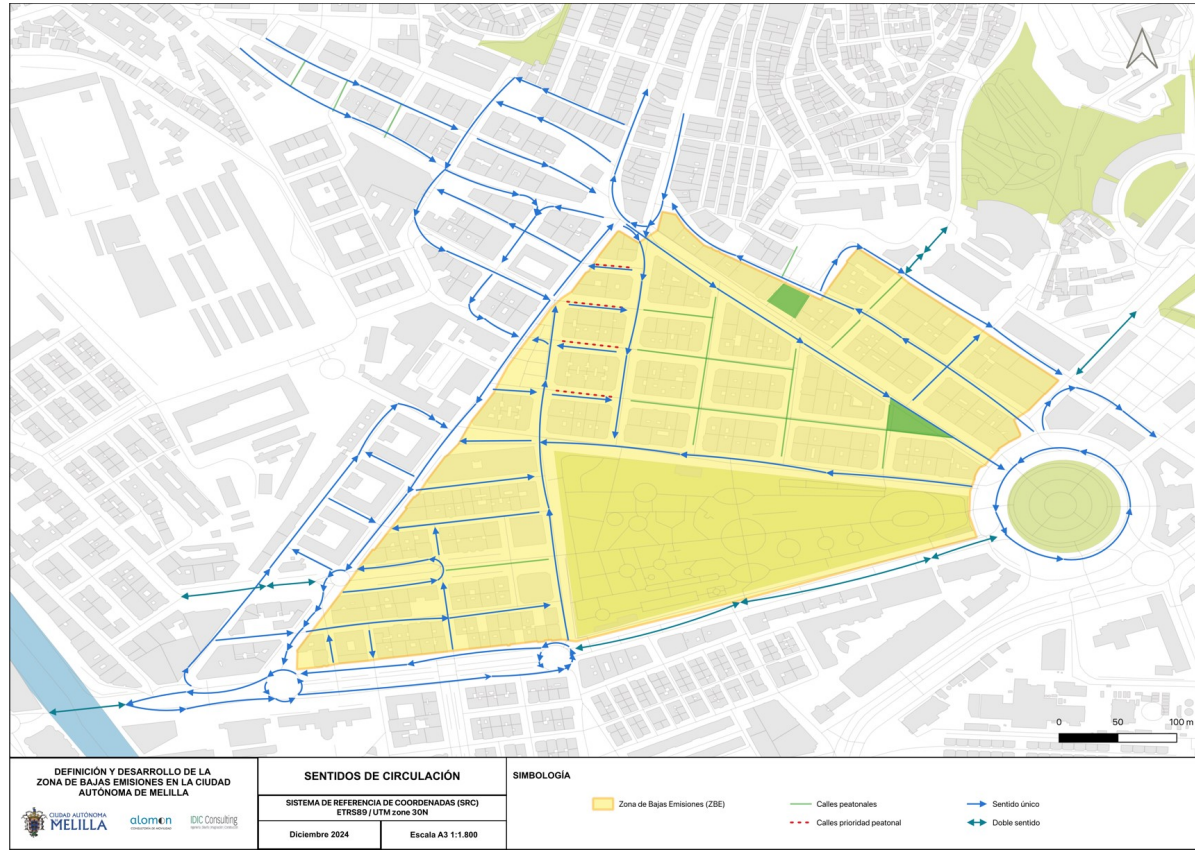


Figura 4. Circulación en la ZBE

- e) Estas restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE se establecen con un **faseado en su implantación**:

FASE 1	FASE 2	FASE 3
<ul style="list-style-type: none"> • Restricción de acceso y circulación: Todos los vehículos pueden acceder al interior de la ZBE. • Regulación del estacionamiento en el interior de la ZBE: estacionamiento exclusivo de residentes, comerciantes, PMR, DUM, y vehículos con distintivo 0 y ECO. Previa autorización según el caso • Regulación del estacionamiento en las calles de borde de la ZBE: según Anexo 6. 	<ul style="list-style-type: none"> • Restricción del acceso y circulación: podrán acceder residentes, comerciantes, PMR, servicios públicos, carga y descarga (en horario habilitado), acceso a aparcamientos privados, y vehículos con distintivo 0 y ECO. Previa autorización según el caso • Regulación del estacionamiento en el interior de la ZBE: estacionamiento exclusivo de residentes, comerciantes, PMR, DUM y vehículos con distintivo 0 y ECO. Previa autorización según el caso • Regulación del estacionamiento en las calles de borde de la ZBE: según Anexo 6. 	<ul style="list-style-type: none"> • Restricción del acceso y circulación: podrán acceder residentes y comerciantes con distintivo 0, ECO, B y C, PMR, servicios públicos, carga y descarga (en horario habilitado), acceso a aparcamientos privados, y vehículos con distintivo 0 y ECO. Previa autorización según el caso • Regulación del estacionamiento en el interior de la ZBE: estacionamiento exclusivo de residentes y comerciantes con distintivo 0, ECO, B y C, PMR, DUM y vehículos con distintivo 0 y ECO. Previa autorización según el caso • Regulación del estacionamiento en las calles de borde de la ZBE: según Anexo 6.

Figura 6. Restricciones de acceso y estacionamiento en la ZBE por fases

- f) A continuación, se desarrolla con mayor detalle las **restricciones y regulaciones por fases**:

FASE 1:

Acceso y circulación: Podrán acceder todos los vehículos al interior de la ZBE.

Estacionamiento en el interior de la ZBE: Podrán estacionar exclusivamente residentes, comerciantes, PMR, DUM y aquellos vehículos con distintivo ambiental 0 y ECO, estando todas las plazas existentes reservadas para estos casos. Para poder estacionar será necesario contar con la autorización correspondiente según el caso, cuyo procedimiento y régimen de obtención está especificado en el artículo 18 del presente Reglamento.

Estacionamiento en las calles de borde de la ZBE: será regulado según las determinaciones incluidas en el anexo 6 del presente Reglamento.

FASE 2:

Acceso y circulación: Podrán acceder los vehículos de residentes, comerciantes, servicios públicos, y vehículos de carga y descarga en el horario que les sea habilitado. También estará permitido el acceso a los aparcamientos privados ubicados en el interior de la ZBE, así como a los vehículos con distintivo ambiental 0 y ECO.

Estacionamiento en el interior de la ZBE: Igual que en Fase 1.

Estacionamiento en las calles de borde de la ZBE: Igual que en Fase 1.

FASE 3:

Acceso y circulación: Podrán acceder al interior de la ZBE los vehículos de residentes y comerciantes con distintivo 0, ECO, B y C, así como los servicios públicos, y vehículos de carga y descarga en el horario que les sea habilitado. También estará permitido el acceso a los aparcamientos privados ubicados en el interior de la ZBE, así como a los vehículos con distintivo ambiental 0 y ECO.

Estacionamiento en el interior de la ZBE: Podrán estacionaren exclusivamente residentes, y comerciantes con distintivo 0, ECO, B y C, PMR, DUM y aquellos vehículos con distintivo ambiental 0 y ECO, estando todas las plazas existentes reservadas para estos casos. Para poder estacionar será necesario contar con la autorización correspondiente según el caso, cuyo procedimiento y régimen de obtención está especificado en el artículo 18 del presente Reglamento.

Estacionamiento en las calles de borde de la ZBE: Igual que en Fase 1 y Fase 2.

Aquellos vehículos que no cumplan lo expuesto anteriormente, estarán sujetos a las restricciones de acceso, estacionamiento y circulación establecidas. Este hecho se debe a que las prohibiciones o restricciones de acceso deben afectar principalmente a los vehículos con más potencial contaminante, con el fin de cumplir los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero. Según datos de la DGT, en Melilla en 2023 un 61% posee distintivo ambiental, siendo un 58% los distintivos de tipo B y C. Un 3% posee distintivo ambiental de clase Cero o Eco.

La siguiente tabla recoge el calendario de implantación de la ZBE por fases:

ZBE MELILLA CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN POR FASES		Acceso, circulación y estacionamiento a la ZBE según tipos de vehículos									
		AUTORIZADOS: RESIDENTES Y COMERCIANENTES EN ZBE*/ SERVICIOS PÚBLICOS, PMR, DUM (en horario habilitado) / OTROS AUTORIZADOS*					RESTO DE VEHÍCULOS				
Distintivos											
Fase I <i>3 años Desde la aprobación del Reglamento</i>	Acceso y circulación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Estacionamiento	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Fase II <i>3 años Desde la finalización de la Fase I</i>	Acceso y circulación	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓
	Estacionamiento	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Fase III <i>3 años Desde la finalización de la Fase II</i>	Acceso y circulación	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓
	Estacionamiento	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗

*Según requisitos del apartado 3 del presente anexo

Tabla 7. Calendario de implantación por fases de la ZBE de Melilla

Apartado 2. Vehículos que no requieren solicitud o autorización previa para el acceso a la ZBE.

a) Los vehículos exentos a estas restricciones de acceso, y que pueden acceder libremente a la ZBE sin necesidad de solicitud o autorización previa son:

1. Aquellos pertenecientes a servicios públicos, entendiéndose por estos los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y Defensa, Protección Civil y Emergencias, servicios de emergencias y asistencia sanitaria, y veterinaria, así como servicios médicos acondicionados para funciones sanitarias, servicios fúnebres y servicios de asistencia técnica y reparaciones en domicilios y establecimientos (telefonía, gas, electricidad, agua) y taller, independientemente de su circunscripción territorial y administrativa.

2. Los vehículos de transporte público de viajeros en turismos (taxi y VTC), están exentos de solicitarla. Al igual que el Transporte público colectivo urbano (TPCU). Todo ello sin perjuicio de que en fases posteriores de implantación de la ZBE se exija que dichos vehículos deban adaptarse a algún distintivo medioambiental específico.

3. Vehículos que presten servicios de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión de efectivo.

2.

3.4. Excepcionalmente, en otras situaciones de especial necesidad tales como acceder para consultas médicas con personas de movilidad reducida, por algún motivo de urgencias o de carácter especial y puntual. En estos casos y para eludir la infracción, los vehículos que accedan a la zona en estas circunstancias podrán justificar la entrada con posterioridad acreditando documentalmente de forma fehaciente, cuanta documentación se considere necesaria por el órgano competente, la causa que motive la especial necesidad de acceso en el plazo de diez días naturales a contar desde la fecha del acceso.

4.5. Los vehículos que consten como históricos en el Registro de Vehículos de la DGT.

5.6. Vehículos con distintivo 0 y ECO. No requieren autorización expresa siempre y cuando porten el distintivo de forma visible y además sea fácilmente reconocible en el sistema de base de datos de la DGT.

6.7. Demás accesos de la misma naturaleza a los referidos en los puntos 1 y 2, que pudieran determinarse por el Área de Movilidad.

Apartado 3. Vehículos que requieren solicitud o autorización previa para el acceso a la ZBE.

a) Autorización permanente:

Con formato: Sangría: Izquierda: 1,5 cm, Sangría francesa: 0,5 cm

Con formato: Fuente: (Predeterminada) Calibri Light

Con formato: Sangría: Izquierda: 1,27 cm, Sin viñetas ni numeración

Se otorgará autorización permanente con una duración máxima de 2 años en los siguientes supuestos, cuya renovación se realizará a solicitud del interesado:

1. Vehículos asociados a residentes: los vehículos motorizados cuyos propietarios se encuentren empadronados en las vías incluidas en la podrán solicitar autorización permanente siempre y cuando la dirección fiscal del vehículo registrada en la Dirección General de Tráfico (DGT) coincida con la del empadronamiento. Se otorgará como máximo 1 autorización por cada residente y asimismo no se admitirá más de 1 autorización por cada vivienda del interior de la ZBE.
2. Vehículos asociados a comerciantes: los vehículos motorizados deben estar asociados a la actividad comercial de un establecimiento con domicilio fiscal en el interior de la ZBE. Se otorgará como máximo 1 autorización por cada licencia de apertura o documento equivalente de los establecimientos comerciales del interior de la ZBE, siendo preceptiva para su autorización.
3. Los vehículos motorizados destinados al traslado de personas con movilidad reducida que ostenten la tarjeta de aparcamiento de personas con movilidad reducida, con los siguientes supuestos:
 - a) Si el titular del vehículo es una persona física que tenga reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, acceso permanente para un vehículo de su libre elección.
 - b) Vehículos particulares conducidos o que porten habitualmente a titulares de la tarjeta de aparcamiento para personas con movilidad reducida, expedida por la administración competente.
 - c) Vehículos destinados a servicios asistenciales (asistencia doméstica, recogida y traslado al domicilio) en el caso de personas con dependencia o movilidad reducida permanente o temporal. La autorización será exclusivamente para dejarlas o recogerlas, siempre y cuando la persona asistida esté empadronada en la Zona de Bajas Emisiones. La empresa propietaria del vehículo deberá estar dada de alta en el impuesto de actividades económicas y deberá estar en posesión de la autorización administrativa de transporte.
4. Usuarios de plazas de garaje en propiedad o alquiler cuyo acceso quede dentro de los límites de la ZBE.

b) Autorización temporal:

Por otro lado, existen una serie de vehículos que requieren una autorización para el acceso temporal a la ZBE.

Las autorizaciones para el acceso temporal podrán responder a 2 casuísticas:

- a. De carácter puntual, para acceder de forma esporádica, que podrá realizarse mediante comunicación previa.

- b. Acceso temporal motivado por la necesidad de realizar trabajos o actividades en la zona. También puede estar motivado por razón de salud y/o movilidad justificada, estando el acceso permitido mientras perdure la causa que haya originado la necesidad de acceso.

Estos vehículos son:

1. Vehículos industriales y comerciales, destinados al autoabastecimiento y la distribución urbana de mercancías (DUM). Podrán realizar labores de carga y descarga en los espacios y horarios establecidos a tal efecto. No se admite el estacionamiento de los vehículos por un tiempo superior a 1 hora, dado que su autorización se limita a facilitar el ejercicio de sus funciones de carga y descarga.

Con relación al transporte urbano de mercancías, la Ciudad Autónoma de Melilla velará por potenciar los vehículos cero emisiones, la «ciclogística» y las soluciones de optimización ambiental de los repartos, con el fin de garantizar que dicha actividad es cero emisiones.

- ~~2. Vehículos que presten servicios de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión de efectivo.~~

- 3.2. Vehículos con autorización específica por parte de la Ciudad de Melilla, para prestar actividades singulares o acontecimientos extraordinarios en la vía pública, tales como montajes, escenarios, carpas, exposiciones y similares.

- 4.3. Vehículos que trasladen habitualmente a personas que por razones de salud y/o movilidad justificadas, necesiten acceder exclusivamente para dejarlas o recogerlas:

- a. Personas con limitación de movilidad temporal: La persona interesada deberá presentar un informe médico expedido por el Servicio de Salud en el que se indique el tiempo estimado en el que va a tener dificultades de movilidad que le impidan desplazarse por sus propios medios.
- b. Personas diagnosticadas de enfermedades que requieran realizar tratamientos médicos de forma periódica.

- 5.4. Todos aquellos vehículos que, atendiendo a la peculiaridad del sector al que pertenezcan o a la necesidad de prestar un servicio de carácter esencial para la población, se determinen por el órgano competente en la materia.

- 6.5. Vehículos de mudanzas. En las zonas peatonales sólo podrán acceder en el horario establecido al efecto.

- 7.6. Vehículos de obras y trabajos diversos (mantenimiento, pintura, o similares). Será preceptivo estar en posesión de la correspondiente licencia de obra o documento equivalente, así como acreditar que el acceso resulta estrictamente necesario mediante la aportación del correspondiente albarán o documento que acredite el trabajo específico a realizar (descarga de material, descarga de

maquinaria específica de obra, etc., no entendiéndose estrictamente necesario el mero acceso para realizar visitas de obra).

8.7. Vehículos que requieran autorizaciones especiales

- a. Se considera especial cualquier otra autorización de acceso a la ZBE distinta de las reguladas en los supuestos anteriores, así como aquella que sea otorgada a vehículos que necesiten acceder y superen las limitaciones en cuanto a masa máxima autorizada y tamaño, establecidas por el órgano competente en materia de vialidad y movilidad.
- b. Estas autorizaciones se expedirán por el órgano competente en materia de movilidad, previa justificación de la necesidad de transitar por la ZBE, mediante la aportación de la documentación que acredite dicha actividad y cuanta documentación se considere necesaria por el órgano competente.
- c. En aquellas situaciones excepcionales en las que se tenga que realizar un acceso por un vehículo que supere las limitaciones en cuanto a peso y tamaño previamente establecidas y el acceso sea absolutamente necesario, el interesado deberá proveerse de una autorización especial previo justificante de dicha necesidad. Asimismo, deberá depositar las garantías oportunas, con el correspondiente informe de protección del pavimento, para responder de los posibles daños que se produzcan en los viales afectados por el tránsito del vehículo conforme a la normativa aplicable y las directrices establecidas por el órgano competente en la materia.

ANEXO 5. Zonas de estacionamiento en el interior de la ZBE.

Apartado 1. Consideraciones generales de estacionamiento en el interior de la ZBE

a) El estacionamiento de vehículos en superficie únicamente podrá realizarse en los espacios establecidos en el presente capítulo, en la posición, condiciones y con las limitaciones dispuestas para los mismos.

b) Cabe destacar que las plazas de estacionamientos interiores estarán reservadas a los vehículos de residentes, comerciantes, PMR, DUM, vehículos con distintivo 0 y ECO y otras posibles reservas, según las fases de implementación de la ZBE.

c) Los espacios de estacionamiento reservados son aquellos habilitados por la autoridad competente para determinados usos y con determinadas condiciones. Los espacios de estacionamiento reservado se identificarán mediante el empleo de la señalización correspondiente, de las previstas en el Reglamento General de Circulación, pudiendo establecerse aquellas limitaciones horarias o por tipo de vehículo a que, en su caso, pueda estar sujeta la reserva.

d) Los espacios de estacionamiento DUM (distribución urbana de mercancías). Tienen por objeto facilitar la carga y descarga de mercancías en el interior de la ZBE para aquellos vehículos que hayan obtenido la correspondiente autorización de acceso con arreglo al anexo 4. Sólo se podrá realizar el acceso y uso de las mismas en el horario establecido y reflejado en las correspondientes señales de tráfico.

e) En el resto de estacionamientos de libre designación del interior de la ZBE, el vehículo autorizado a su uso podrá estacionarse en ellos como máximo durante un periodo continuado de quince días naturales.

f) El estacionamiento se regirá por las limitaciones establecidas en el Reglamento General de Circulación.

Apartado 2. Zonas de estacionamiento en el interior de la ZBE

El estacionamiento en el interior de la ZBE se concentra en las calles:

NOMBRE DE LA CALLE	Nº DE APARCAMIENTOS BRUTO	ESTIMACIÓN Nº DE APARCAMIENTOS RESIDENTES (*)
General Marina	55	42
General Chacel	24	20
General Pareja	41	33
Abdelkader Ben El Hach Tieb	42	35
Castillejos	8	6
General O'Donell	62	48
General Prim	62	49
Conde de Serrallo	38	30
Severo Ochoa	12	7
Avda. Juan Carlos I Rey	0	-
Teniente Aguilar de Mera	16	14
Miguel de Cervantes	30	24
Avda. Cándido Lobera	5	0
Roberto Cano	6	5
Ejército Español + López Moreno	86	68
Pablo Vallescá	30	26
Luis de Sotomayor	22	18
Antonio Falcón	18	11
Ramírez de Arellano	16	14
Miguel Zazo	24	18
Luis de Morandeira	14	12
General Buceta	20	17
Granada	5	2
Seijas Lozano	5	3
TOTALES	641	502

(*) Se estima para el cálculo que el número de plazas libres para residentes sería el 85% de las plazas totales y deducidas después el número de tarjetas PMR existentes en el 2023. No obstante se trata de una estimación que podría ser variable.

Tabla 8. Estimación de plazas de aparcamiento dentro de la ZBE de Melilla

Anexo 6: Estacionamiento Regulado en perímetro o exterior de la ZBE

Apartado 1. Objeto del estacionamiento regulado en perímetro o exterior de la ZBE

a) El objeto de establecer un estacionamiento Regulado en perímetro o exterior de la ZBE es regular el estacionamiento de vehículos en las vías públicas que en cada momento se determinen por el Órgano Competente en materia de Movilidad o Vialidad de la Ciudad Autónoma de Melilla, limitando el tiempo de estacionamiento, a fin de garantizar la rotación de los mismos.

b) El contenido de este anexo, tiene por objeto la regulación de las competencias reconocidas a las Ciudades por 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.

c) El servicio es de carácter público, por lo que tendrán derecho a su utilización cuantas personas lo deseen, sin otra limitación que el cumplimiento de las condiciones y obligaciones que para el usuario se señalen en el presente anexo de este Reglamento, así como las devengadas en la correspondiente Ordenanza fiscal reguladora de la tasa de estacionamiento regulado de vehículos de tracción mecánica en determinadas vías de la Ciudad Autónoma de Melilla.

d) La regulación del aparcamiento implica actuaciones tales como: la limitación del tiempo de estacionamiento, el establecimiento de medidas que garanticen su cumplimiento, a la vez que determinar las zonas de Vía Pública, que, por su situación dentro de la Ciudad Autónoma, requieran su consideración como Zonas de Regulación y Control del Aparcamiento (R.C.E).

Apartado 2. Tipologías y Zonas de Aparcamiento Regulado.

a) En función de las distintas exigencias de rotación se distinguen tres zonas de Regulación y Control del Estacionamiento:

- Zona de alta rotación. Naranja: Calles/Plazas de alta rotación (2 horas máximo) dedicadas a satisfacer la demanda de estacionamiento de muy corta estancia que requieren las actividades comerciales, ocio y administrativas que tienen lugar en las zonas de muy alta demanda de estacionamiento. Se podrá establecer zonas o plazas puntuales en función del caso.
- Calles de media rotación. Azul: (3 horas máximo) Calles/plazas dedicadas a satisfacer la demanda de estacionamiento de aquellos usuarios que requieren unos tiempos de estancia mayores en el entorno del centro de muy alta demanda.
- Residentes/Baja Rotación. Verde: Calles o plazas destinadas para el uso preferencial de los residentes sin limitación de tiempo y también para baja rotación (4 horas máximo), dedicadas en el segundo caso a satisfacer la demanda de larga estancia diaria en zonas de uso intensivo del aparcamiento relacionadas con motivos de ocio, gestión, laborales, etc.

b) Las calles en las que se pretende implantar aparcamiento regulado se relacionan en la siguiente tabla, que indica calle y número de plazas, habiendo sido estimadas de manera orientativa las reservadas a PMR, TAXI, vados, terrazas hostelería, etc.:

NOMBRE DE LA CALLE	Nº DE APARCAMIENTOS BRUTO	Nº
Avenida de la Marina Española		112
Plaza De España		125
Avenida de La Democracia (Estado actual)		115
Avenida Reyes Católicos (Con diseño de Plaza Torres Quevedo)		40
Pablo Vallescá (Tramo desde Plaza de Tte. Aguilar de Mera hasta Gral. Macías)		43
TOTALES		435

(*Se estima para el cálculo que el número de plazas neto libres para destinar como aparcamiento regulado sería el 85% de las plazas totales y deducidas después el número de

Tabla 9. Estimación de plazas de aparcamiento regulado en el perímetro de la ZBE de Melilla

c) Por resolución del órgano competente que ostente las competencias en materia de Movilidad, se aprobarán y modificarán las zonas R.C.E. y la modalidad de cada una de las zonas alta (naranja) o media (azul) o baja (verde). Del mismo modo se podrá ampliar el número de calles respecto al expresado en la tabla anterior.

d) El Órgano Competente en materia de Movilidad o Vialidad de la Ciudad Autónoma de Melilla hará público con un mes de antelación, a la fecha del comienzo de la prestación del servicio, el área afectada, las zonas en que se divide y los lugares y vías públicas que a dicho servicio se refiere.

e) La prestación del servicio podrá suspenderse durante los periodos o días en que así se establezca en función de la demanda de estacionamientos, obras en la vía pública, o acontecimientos de carácter extraordinarios.

f) Se excluyen del ámbito de este Servicio las zonas reservadas como vados, paradas de bus y taxis, zonas de carga y descarga (dentro del horario que se detalla en su señalización vertical), servicios de urgencia, calles peatonales, así como en las calles donde esté prohibido el estacionamiento.

Apartado 3. Señalización

a) Las vías públicas que constituyan zona de aplicación de este Servicio serán objeto de la señalización reglamentaria, tanto vertical como horizontal.

b) Las señales verticales situadas en las entradas de las zonas de estacionamiento regulado con limitación horaria sujeto a pago rigen en general para la totalidad del viario interior al perímetro definido. Se excluyen los espacios reservados para vados, paradas de bus y taxis, zonas de carga y descarga (dentro del horario que se detalla en su señalización vertical), servicios de urgencia, calles peatonales, así como en las calles donde esté prohibido el estacionamiento, o el Ciudad tenga el aparcamiento reservado.

c) Las marcas viales serán según la tipología, naranjas, azules o verdes y delimitarán los lugares en los que el estacionamiento está permitido.

d) La metodología para hacer efectivo el estacionamiento dependerá en función del sistema que se adopte por el área competente en la materia, no obstante, en todo caso, ya sea

expendedores de tiques o bien mediante señales verticales con indicación del método informático (APP) a emplear, afectos a este servicio, contarán en todo caso con una señalización propia o integrada en los mismos, que los hará fácilmente localizables por parte de los usuarios

Apartado 4. Vehículos excluidos

Quedan excluidos de la limitación de tiempo de estacionamiento y del abono de la tasa correspondiente:

- a) Las motocicletas o ciclomotores de dos ruedas, cuando se encuentren estacionados en los lugares expresamente reservados para ellos.
- b) Los vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad.
- c) Los vehículos auto-taxis, cuando el conductor esté presente.
- d) Los vehículos en servicio oficial, debidamente identificados, propiedad de organismos del Estado o de la Ciudad Autónoma, que estén destinados directa y exclusivamente a la prestación de los servicios públicos de su competencia, cuando estén realizando tales servicios.
- e) Los vehículos de representaciones diplomáticas acreditadas en España, externamente identificados con placas de matrícula diplomática, a condición de reciprocidad.
- f) Los vehículos destinados a la asistencia sanitaria que pertenezcan a la Seguridad Social o Cruz Roja y las ambulancias cuando estén realizando los servicios propios de su actividad.
- g) Los vehículos asistenciales adaptados para el traslado de personas con discapacidad y personas mayores cuando estén realizando el servicio. En este caso el tiempo de estacionamiento deberá ser únicamente el necesario para el desarrollo de la actividad.

Apartado 5. Calendario y horario de aplicación

El horario del servicio de Regulación y Control del Estacionamiento será el siguiente:

1. Del 11 de septiembre al 21 de junio.

De lunes a viernes: 09:00 h a 14:00 y de 16:00 a 20:00 h.

2. Del 22 de junio al 10 de septiembre.

De lunes a viernes: 09:00 h a 14:00 y de 16:00 a 21:00 h.

Sábados, domingos y festivos: libre.

Tampoco estará activo el servicio los siguientes días y horarios:

- La tarde de la noche de Reyes (5 de enero)
- La mañana del sábado de las Fiestas Patronales
- La tarde de Nochebuena (24 de diciembre)

- La tarde de Nochevieja (31 de diciembre)

Por resolución del órgano competente que ostente las competencias en materia de Movilidad podrán modificarse horarios y tiempo máximo de aparcamiento en parte de las Zonas o en su totalidad, así como modificaciones puntuales previo aviso por motivo de eventos especiales y/o necesidades por interés público.

Apartado 6. Funcionamiento del servicio.

a) Los conductores estarán obligados a registrar su estacionamiento a través de los medios que se dispongan al efecto, ya sea mediante la obtención de ticket físico o por medio de una aplicación informática, o ambas modalidades, que el área competente determinará, sirviendo la misma de registro y expedición del correspondiente distintivo del estacionamiento, con determinación de la hora de comienzo y fin del mismo.

b) La obligación de registrar el estacionamiento se establece con independencia de la modalidad de la tipología del aparcamiento, ya sea gratuito o con coste económico, cuyo régimen de pago se podrá establecer mediante Resolución del Órgano competente y según se establezca en el Ordenanza fiscal reguladora de la tasa de estacionamiento regulado de vehículos de tracción mecánica en determinadas vías de la Ciudad Autónoma de Melilla.

c) Por lo tanto aunque se establezca un periodo exento de pago o se establezcan zonas exentas de pago no exime al usuario de realizar el pertinente trámite de obtención del ticket, por los medios que se habiliten (informático o físico) para poder verificar por parte de los controladores el tiempo de estacionamiento.

d) El pago de la tasa / obtención de ticket se realizará en el momento en el que se efectúe el estacionamiento, entendiéndose por tal toda inmovilización del vehículo superior a dos minutos.

e) En base a la diferenciación zonal del servicio los tickets de estacionamiento tendrán validez únicamente para la zona en la que se han obtenido.

- Zona de alta rotación. Naranja: Calles/Plazas de alta rotación: 2 horas máximo. La modalidad del estacionamiento será gratuito.
- Calles de media rotación. Azul: 3 horas máximo.
- Residentes/Baja Rotación. Verde: residentes sin limitación de tiempo, resto de usuarios 4 horas máximo.

a) Una vez cumplido este tiempo, no se puede renovar el ticket de estacionamiento ni volver a aparcar en la misma zona hasta que no haya transcurrido una hora desde la hora de fin del estacionamiento.

b) Si se sobrepasara el límite horario marcado en el ticket / registro APP, en el plazo de veinticuatro horas inmediatamente posteriores a la hora de imposición de la denuncia, se satisfará, sin posibilidad de fraccionamiento, además del importe abonado, la cantidad que se consigna a tal efecto en la Ordenanza fiscal reguladora de la tasa de estacionamiento regulado de vehículos de tracción mecánica en determinadas vías de la Ciudad Autónoma de Melilla, como ticket Post-pago por exceso de tiempo.

c) En el caso de no satisfacer la tasa en el momento del estacionamiento, o no realizar el pertinente registro en caso de ser estacionamiento gratuito con límite de tiempo, o no colocar bien visible el tique de estacionamiento, se satisfará, sin posibilidad de fraccionamiento, la cantidad que se consigna a tal efecto en la Ordenanza fiscal reguladora de la tasa de estacionamiento regulado de vehículos de tracción mecánica en determinadas vías de la Ciudad Autónoma de Melilla, como ticket Post-pago por carecer de ticket/registro o ticket/registro no visible. El plazo máximo para la obtención de este ticket será el de veinticuatro horas posteriores a la hora de la denuncia.

d) A tal efecto, el servicio dispondrá de un sistema electrónico de anulación de denuncias por exceso de tiempo ya sea a través de los parquímetros, pago por móvil u otro medio que permitirá mediante la introducción de los datos del Boletín de denuncia y el abono del ticket Post-pago realizar dicha anulación.

e) En el caso de expedición de ticket físico, el conductor del vehículo deberá colocar el ticket que autoriza al aparcamiento en el parabrisas delantero del mismo, en su interior y sobre el salpicadero, de manera que pueda ser fácilmente identificado por la Policía Local o los Controladores del Servicio.

f) En el supuesto de que una zona reservada a este tipo de estacionamiento sea ocupada circunstancialmente con motivo de obras, mudanzas y otras actividades de análoga naturaleza y justificada necesidad, que impliquen la exclusión temporal del estacionamiento bajo su régimen peculiar deberán igualmente atenderse a las condiciones establecidas en el presente apartado, sin sujetarse a limitaciones horarias.

Apartado 7. Control y denuncia de infracciones del estacionamiento regulado en superficie

a) El control y denuncia de las infracciones cometidas respecto a este Servicio, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Policía Local o Agentes de Movilidad, se efectuarán por los Controladores de la Empresa Concesionaria, que en todo momento deberán ir perfectamente uniformados y acreditados. Esta facultad será reconocida para el Personal que el Concesionario dedique a esta actividad.

b) La misión de estos Controladores será tanto la de informar al usuario del funcionamiento del Servicio, como la de comunicar a la Policía Local las transgresiones observadas en el desarrollo del Servicio, a los efectos sancionadores o de otro tipo que proceda.

c) Los Controladores podrán denunciar todas las infracciones contenidas en el presente Reglamento, dentro del ámbito de la Zona Regulada.

d) Las infracciones referentes al estacionamiento regulado en superficie descritas en este Reglamento y enumeradas en el apartado 8 del presente anexo se denunciarán por los Agentes de la Policía Local, Agentes de Movilidad o por los Controladores de la Empresa Concesionaria, en aplicación del Art. 86 de la Ley sobre Tráfico y Seguridad Vial.

Apartado 8. Infracciones referentes al estacionamiento regulado en superficie

Se establecen las siguientes infracciones para el estacionamiento regulado en superficie al que se refiere el título V del presente Reglamento:

- a) Estacionar careciendo del ticket que acredita el registro y/o pago de la tasa establecida para este Servicio: 90 euros.
- b) No colocar en lugar visible el ticket que acredita el pago de la tasa: 90 euros.
- c) La utilización de tickets falsos o manipulados: 90 euros.
- d) La utilización de distintivos de estacionamiento para los vehículos que transportan personas discapacitadas con movilidad reducida falsos o manipulados: 90 euros.
- e) Estacionar en plaza de aparcamiento reservada para vehículos que transportan personas discapacitadas con movilidad reducida sin tener la tarjeta de aparcamiento específica para estos vehículos: 90 euros.
- f) Rebasar el tiempo de estacionamiento autorizado indicado en el ticket: 60 euros.
- g) Estacionar fuera del perímetro señalado en la calzada (señalización horizontal) como plaza de aparcamiento: 90 euros.
- h) Permanecer estacionado más tiempo del establecido en una misma calle de la Zona Regulada, durante las horas de actividad del Servicio: 90 euros.