



ORDENANZA REGULADORA DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE PAMPLONA.



ÍNDICE

PREÁMBULO

TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto.

Artículo 2.- Competencia municipal para regular la ZBE.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación.

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

Artículo 5.- Principios que rigen la presente Ordenanza.

Artículo 6.- Clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.

Artículo 7. Señalización.

TÍTULO II.- MEDIDAS ESPECÍFICAS DE RESTRICCIÓN DEL TRÁFICO

Artículo 8.- Condiciones para el acceso, la circulación y el estacionamiento en la ZBE.

Artículo 9.- Medidas extraordinarias y temporales de tráfico.

Artículo 10.- Vehículos autorizados en la ZBE no sujetos a clasificación medioambiental.

Artículo 11.- Vehículos autorizados en la ZBE sujetos a clasificación medioambiental.

Artículo 12.- Solicitudes de acceso.

TÍTULO III.- RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 13.- Procedimiento sancionador, infracciones y sanciones.

Disposición Transitoria

Disposición Final Primera

Disposición Final Segunda

ANEXO I: Zona de Bajas Emisiones.



ANEXO II: Plano con la delimitación de la Zona de Bajas Emisiones.

ANEXO III: Proyecto de la ZBE.

PREÁMBULO

I

Las consecuencias del tráfico rodado en las ciudades son ya bien conocidas por todos y todas. Organismos como la Organización Mundial de la Salud han alertado de que el 99% de la población mundial está expuesta a unos niveles de contaminación que suponen un alto riesgo de problemas de salud asociados, como enfermedades cardíacas, enfermedad pulmonar obstructiva crónica, accidentes cerebrovasculares, distintos tipos de cáncer y neumonía, entre otras (OMS, 2021)¹. Al respecto, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima más de 30.000 muertes prematuras anuales en España a causa de la mala calidad del aire (EEA, 2020)². A pesar de la diversidad de fuentes de emisión, el tráfico rodado sigue representando un riesgo para la salud pública y afecta de forma directa a la exposición de la población urbana a los contaminantes del aire. El tráfico también es la fuente principal del ruido en el entorno urbano, representando un total el 80% de la contaminación acústica existente, con consecuencias negativas por una exposición excesiva y habitual, como pueden ser la depresión, la ansiedad, el aumento del riesgo de padecer enfermedades crónicas y un mayor riesgo de sufrir accidentes³. De igual manera, la elevada presencia del vehículo privado en la ciudad está relacionada con accidentes de tráfico y patrones de movilidad más sedentarios y sus consecuencias derivadas en la salud de la población.

A partir de la evidencia científica de los riesgos para la salud pública asociados al tráfico rodado y de forma paralela a la necesidad de abordar el reto de Cambio Climático de forma integral en las ciudades, así como la creciente sensibilización sobre la prevención y promoción

¹ Organización Mundial de la Salud. [Air pollution data portal](#). The global health observatory.

² Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA) (2020).

³ Díaz, de la Osa y Linares (2017). [Ruido de tráfico, problema de salud pública](#). Salud y Ciencia. Revista FIAPAS de la Confederación Española de Familias de Personas Sordas. No. 162.

de entornos urbanos más saludables⁴, la reducción del espacio dedicado al vehículo privado en las ciudades se ha convertido en una prioridad compartida por múltiples agentes.

En este contexto, las Zonas de Bajas Emisiones son una medida de movilidad sostenible para la reducción del tráfico en la ciudad. Si bien una Zona de Bajas Emisiones (ZBE – o LEZ en sus siglas en inglés: *Low Emission Zone*) se define en el Real Decreto⁵ como un área delimitada en la ciudad donde se restringe o limita el acceso a vehículos en base a su clasificación ambiental, este tipo de áreas son también “una oportunidad de recuperación del espacio público, como espacio de convivencia saludable, sostenible, seguro e inclusivo”⁶.

El objetivo final es la reducción del tráfico y de la presencia del vehículo motorizado en el espacio público, asumiendo el concepto de “tráfico a motor necesario”, es decir, manteniendo estrictamente los desplazamientos realizados por los servicios públicos, emergencias, mensajería y distribución de mercancías, el reparto domiciliario, el acceso a garajes o aparcamientos, servicios a hoteles, acceso a personas con movilidad reducida o el transporte de mercancía por residentes y profesionales, principalmente. Así, de esta forma la Zona de Bajas Emisiones se entiende como una oportunidad adicional para seguir avanzando en un modelo de ciudad más sostenible y saludable que promueva la movilidad activa y la reducción de la presencia del vehículo privado en el espacio público, para la recuperación de éste como espacio de convivencia sostenible, saludable, seguro e inclusivo.

II

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y

⁴ Fariña, Higuera y Román (2019). [Ciudad Urbanismo y Salud. Documento Técnico de criterios generales sobre parámetros de diseño urbano para alcanzar los objetivos de una ciudad saludable con especial énfasis en el envejecimiento activo.](#) Madrid. MSCBS y FEMP (coord.)

⁵ [Borrador de Real Decreto Zonas de Bajas Emisiones](#) (abril 2022).

⁶ Red de Ciudades que Caminan (2022) [Seguimos tratando de mejorar las ZBE.](#)

específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Más en concreto, la competencia sobre la regulación del tráfico en el ámbito urbano corresponde a los municipios de acuerdo con el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre que otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Estas medidas de restricción del tráfico urbano no se pueden aplicar de manera indiscriminada y requiere de una planificación y un proyecto técnico en donde se demuestra su necesidad con el objetivo final de protección del medio ambiente, para mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático. Este proyecto técnico, se adjunta en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Además de estas competencias municipales de regulación de la circulación, los mecanismos jurídicos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos previstos serán la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y que tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que establezcan las entidades locales.

Sin olvidar que, en el ámbito de la calidad del aire, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar y, cuando esto no sea posible, aminorar los daños que de ésta puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza. De esta forma, el artículo 16.4 de dicha ley, establece que:

“(…) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros”.

La publicación de la Ley de Cambio Climático en su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados, tengan Planes de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) y zona de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, publicado en el BOE al día siguiente, en su segundo artículo indica que las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa, que debe ir acompañada de un proyecto técnico.

En este sentido, el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Pamplona que se incluye en el Anexo III delimita el ámbito de ZBE dentro del espacio del municipio, tiene en cuenta y justifica su coherencia con los instrumentos de planificación local y, además, establece los procedimientos de seguimiento y revisión continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos de las ZBE para que, en caso de que se produzcan desviaciones significativas y continuadas con respecto a los mismos, se proceda a modificar el proyecto de ZBE correspondiente.

La naturaleza jurídica de la ZBE queda regulada por medio de esta Ordenanza municipal y por lo tanto se cumple con el principio de proporcionalidad, ya que viene a dar respuesta concreta a la habilitación que el artículo 2.3 del Real Decreto 1052/2022, establece de que las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal.

Esta normativa municipal cumple también con el principio de transparencia, en cuanto la norma define claramente sus objetivos y se cumplen fielmente los trámites de información y audiencia públicas que dan participación tanto al público en general como a los colectivos y sectores vinculados a la movilidad en particular, con la publicación, después de la primera

aprobación en el pleno municipal, de esta norma y con los plazos previstos en la normativa de elaboración de ordenanzas municipales, del actual artículo 49 de la Ley de Bases de Régimen local. Asimismo, se garantiza el principio de seguridad jurídica en tanto que esta iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional.

En lo que se refiere a los criterios de regulación para el acceso a las zonas de Bajas Emisiones, estos vienen definidos en el Título II “Medidas específicas de restricción de tráfico” de la presente Ordenanza. En este apartado se establece que las regulaciones para el acceso al ámbito de la ZBE especificados en el Anexo I están sujetas a las restricciones establecidas por la presente Ordenanza y las que establece las Normas Regulatoras de Accesos al Casco Antiguo.

Por último, la Ordenanza establece la competencia sancionadora siguiendo y estableciendo el régimen sancionador en caso de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento por parte de las personas usuarias, remitiendo para ello a la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, ya que solo constituye infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales por una Ley, tal como indica el artículo 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen jurídico de las administraciones públicas.

TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.- Objeto

- 1.- EL objeto de la presente Ordenanza es la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE), determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, dentro del municipio de Pamplona.
- 2.- Se entenderá en esta Ordenanza por ZBE, siguiendo la definición de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, el ámbito delimitado por el Ayuntamiento de Pamplona, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 2.- Competencia municipal para regular la ZBE

1. Los municipios tienen competencia en regular la movilidad y circulación de vehículos en su término municipal conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, donde se establecen competencias en el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad que son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.
2. La competencia para el establecimiento y regulación de las ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:
 - a. Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo art. 14.3, a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios.

- b. El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante Ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y parara el cierre de determinadas vías.
- c. Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

- 1.- El ámbito territorial de la ZBE es el delimitado en el Anexo I de la presente Ordenanza, cuyo plano se incluye en el Anexo II.
- 2.- En el ámbito de la ZBE establecido en el Anexo I de la presente Ordenanza se encuentra regulado el acceso, la estancia y circulación de los vehículos mediante la Normas Regulatoras de Acceso al Casco Antiguo. Por lo tanto, los vehículos que accedan al ámbito de la ZBE deben acogerse a las normas establecidas por dicha regulación y por las de la presente Ordenanza.
- 3.- Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto de ZBE incluido en el Anexo III de esta Ordenanza.
- 4.- Por motivos de interés público, la delimitación de la ZBE recogida en el Anexo I y II podrá ser modificada mediante resolución de Alcaldía, previo informe favorable del área que tenga atribuida la competencia en materia de movilidad y sostenibilidad. Dicha resolución se publicará en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento.

- 5.- Con el objetivo de lograr los objetivos de mejora de calidad del aire en el municipio, previo informe favorable del área que tenga atribuida la competencia en materia de movilidad y sostenibilidad, se podrán establecer y delimitar nuevas ZBEs.
- 6.- Con carácter previo al establecimiento de una nueva ZBE, se deberá elaborar un proyecto técnico que deberá incluir como mínimo el contenido establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
- 7.- El establecimiento de nuevas ZBE o la supresión de las incluidas en el Anexo I de esta Ordenanza será competencia del Pleno municipal y se realizará mediante la modificación de ese Anexo y la incorporación o supresión del proyecto técnico en el Anexo III.
- 8.- El proyecto técnico que establezca las ZBE podrá tener en cuenta zonas de especial sensibilidad (en adelante ZES), con objetivos y medidas adicionales a las tomadas para el resto de las ZBE. Estas ZES se podrán establecer, entre otros, en los entornos escolares, hospitalarios o residencias de ancianos, delimitándose igualmente en el Anexo I de esta Ordenanza. A las ZES les será de aplicación toda la normativa municipal sobre ZBE, salvo lo específico de sus objetivos y medidas adicionales.

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

1. La implementación de las ZBE está integrada y es coherente con los instrumentos municipales de planificación urbana y la normativa de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas en el Plan de movilidad urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP)
2. Las ZBE tendrán una vigencia permanente, contendrán un proyecto con un calendario de implantación por fases que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de las ZBE, antes de que les afecte e incorporarán, al menos, las medidas de intervención que se establecen en los artículos 10 y 11 de esta Ordenanza.



3. Con la entrada en vigor de la presente Ordenanza se procederá a la implantación de las ZBE que figuran en el Anexo I.

Artículo 5.- Principios que rigen la presente Ordenanza

Son principios inspiradores de la regulación de la ZBE:

1. Reducción de las emisiones contaminantes, de gases de efecto invernadero y el ruido procedente del tráfico rodado, con el fin de mejorar la salud pública de la ciudadanía.
2. La corresponsabilidad público-privada en la mejora de la calidad atmosférica y en el fomento y la utilización de formas de transporte más sostenibles. El Ayuntamiento de Pamplona tiene la obligación de velar por la salud de su ciudadanía y el medioambiente limpio, saludable y sostenible.
3. La perspectiva de género y no discriminación. El Ayuntamiento de Pamplona velará por integrar en la ZBE la política municipal de igualdad de género, reflejada en los pertinentes planes de igualdad, así como en la normativa sectorial aplicable.
4. La accesibilidad universal. El Ayuntamiento de Pamplona velará por integrar en la ZBE los objetivos planteados en el Plan Estratégico de Accesibilidad Integral para promocionar la accesibilidad universal en su término municipal.
5. El fomento de la movilidad sostenible de acuerdo al siguiente orden de prioridades:
 - a. Movilidad peatonal.
 - b. Movilidad ciclista.
 - c. Transporte público.
 - d. Vehículo privado a motor y resto de modos: En relación al vehículo privado, se primarán las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Artículo 6.- Clasificación de los vehículos por su potencial contaminante

1. Definiciones: A los efectos de la presente ordenanza se entiende por:
 - a. Clasificación del vehículo por su potencial contaminante: clasificación de los vehículos en relación a su nivel de emisiones y combustible empleado establecida en el anexo II. E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se

- aprueba el Reglamento General de Vehículos, por la que se crean las siguientes categorías: vehículos 0 emisiones; vehículos ECO; vehículos C; vehículos B; vehículos A.
- b. Vehículo histórico: vehículos que tengan reconocida la consideración de histórico conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos o norma que lo sustituya
2. A efectos de lo dispuesto en la presente ordenanza, 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.
3. Con el fin de implementar nuevas políticas de movilidad y sostenibilidad o trasponer nuevos distintivos de la DGT o de entidad estatal o europea de análoga naturaleza, se podrá actualizar dicha clasificación mediante resolución de la Alcaldía, que deberá publicarse en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de edictos del Ayuntamiento.

Artículo 7. Señalización.

- 1.- En la ZBE estarán señalizadas de forma clara y reconocible los puntos de acceso a dicho espacio utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT) en su normativa específica.
- 2.- La señalización de tráfico también indicará los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE.



- 3.- 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 artículo 11 de esta Ordenanza, podrán acceder a la ZBE si cuentan con la correspondiente autorización municipal.

TÍTULO II.- MEDIDAS ESPECÍFICAS DE RESTRICCIÓN DEL TRÁFICO

Artículo 8.- Condiciones para el acceso, la circulación y el estacionamiento en la ZBE

1. Podrán acceder a la ZBE sin restricciones las bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido, otros ciclos y los vehículos de movilidad personal.
2. Los vehículos que accedan a la ZBE deberán estar inscritos en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y portar su correspondiente distintivo medioambiental. En el caso de no disponer de distintivo, deberán acreditar la condición de vehículo poco contaminante acorde a los criterios de la presente ordenanza, mediante solicitud dirigida al área competente en materia de tráfico del Ayuntamiento, a la que deberá acompañarse la ficha técnica del vehículo o documento equivalente, que, en todo caso, deberá indicar la normativa Euro equivalente, el tipo de combustible, y la fecha de primera matriculación.
3. Podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos en los artículos 10 y 11 de la presente Ordenanza.
4. Con carácter excepcional, el Ayuntamiento, previa solicitud al área competente, podrá autorizar, mediante resolución motivada, el acceso a la ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique con base en razones de interés general, por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, u otros de análoga naturaleza.



Artículo 9.- Medidas extraordinarias y temporales de tráfico

1. En el supuesto de episodios de alta contaminación atmosférica y cuando concurren razones de interés público, bien, podrán extenderse las restricciones recogidas en esta ordenanza a otras áreas del municipio; bien, podrán aplicarse temporalmente medidas más restrictivas en la ZBE ya implantada. Estas restricciones se implantarán mediante resolución de Alcaldía, que se publicará en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de edictos del Ayuntamiento.
2. Con carácter temporal y por motivos excepcionales de interés público, previo informe favorable del área competente en materia de movilidad y sostenibilidad, mediante resolución de Alcaldía, que se publicará en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de edictos del Ayuntamiento, se podrá suspender la aplicación de la restricción general de acceso y circulación a la ZBE, por el tiempo imprescindible para satisfacer el interés general que motive la suspensión.

Artículo 10.- Vehículos autorizados en la ZBE no sujetos a clasificación medioambiental.

1. Los vehículos incluidos en el presente artículo tendrán derecho de acceso, circulación y estacionamiento en el ámbito de la ZBE especificado en el Anexo I independientemente de su clasificación medioambiental.
2. Los diferentes tipos de autorizaciones que se especifican en el presente artículo se rigen por las Normas Reguladoras de Accesos al Casco Antiguo.
3. De acuerdo a la clasificación de las Normas Reguladoras de accesos al Casco Antiguo, podrán acceder a la ZBE, independientemente de su clasificación medioambiental, los vehículos que dispongan de una autorización permanente o temporal y que se encuentren en el siguiente listado:
 - a. TIPO A. Residente con tarjeta de residente del Sector 1 (ZER) y del Paseo de Sarasate-Sector 2 (ZEL) incluidas en la zona de acceso controlado.
 - b. TIPO B. Personas residentes en un domicilio ubicado en la ZBE sin vehículo en propiedad
 - c. TIPO C. Persona propietaria o arrendataria de una plaza de garaje incluido en la zona de acceso controlado.



- d. TIPO D. Titular de una reserva de estacionamiento o aparcamiento de uso privado
- e. TIPO E. Titular de un aparcamiento de uso público.
- f. TIPO F. Titular de establecimiento comercial incluido en la zona de acceso controlado.
- g. TIPO G. Carga y Descarga.
 - i. Excepción: Los vehículos dedicados al reparto de paquetería de hasta 3,5 m3 de volumen de carga tendrán que acogerse a las restricciones medioambientales establecidas por el artículo 11 de la presente Ordenanza.
- h. TIPO H. Obras, Mudanzas y Reparaciones a Domicilio.
- i. TIPO I. Vehículos de emergencias.
- j. TIPO J. Auto taxi
- k. TIPO K. Transporte público regular de viajeros/as.
- l. TIPO N. Titulares de la Tarjeta de Estacionamiento de Personas con Movilidad Reducida.
- m. TIPO O. Establecimientos Hosteleros:
 - i. Excepción: Los vehículos de los clientes/as de los hoteles que accedan a la ZBE para realizar tareas de carga y descarga, y no dispongan de plaza de aparcamiento, tendrán que acogerse a las restricciones medioambientales establecidas por el artículo 11 de la presente Ordenanza.
- n. TIPO P. Servicio técnico de urgencia
- o. TIPO U. Situaciones Especiales.

Artículo 11.- Vehículos autorizados en la ZBE sujetos a clasificación medioambiental.

1. Los vehículos incluidos en el presente artículo tendrán derecho de acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE si, de acuerdo a la clasificación establecida en el artículo 6, disponen de etiqueta medioambiental 0 emisiones, ECO, C y B.
2. Los diferentes tipos de autorizaciones que se especifican en el presente artículo se rigen por las Normas Regulatorias de Accesos al Casco Antiguo.



2. De acuerdo a la clasificación de las Normas Reguladoras de accesos al Casco Antiguo, no podrán acceder a la ZBE sin distintivo ambiental 0 emisiones, ECO, C y B los siguientes vehículos:
 - a. Vehículos con autorización permanente o temporal que se encuentren en el siguiente listado:
 - i. TIPO G. Carga y Descarga. Los vehículos dedicados al reparto de paquetería de hasta 3,5 m3 de volumen de carga.
 - ii. TIPO L. Vehículos oficiales de las Administraciones Públicas
 - iii. TIPO M. Vehículos de empresas concesionarias de servicios del Ayuntamiento de Pamplona.
 - iv. TIPO O. Establecimientos Hosteleros: Los vehículos de los clientes/as de los hoteles que accedan a la ZBE para realizar tareas de carga y descarga, y no dispongan de plaza de aparcamiento,
 - v. TIPO Q. Reparto de comida a domicilio
 - vi. TIPO R. Permiso para la celebración de eventos.
 - vii. TIPO S. Farmacias de guardia
 - viii. TIPO T. Vehículos que disponen autorizaciones especiales de circulación concedidas por el ayuntamiento de Pamplona o si se quiere en vez de por el ayuntamiento de Pamplona, poner el Área de Seguridad y Convivencia Ciudadana.
 - b. Todos los vehículos que soliciten accesos puntuales al ámbito de la ZBE, de acuerdo a las Normas Reguladoras de Accesos al Casco Antiguo.
 - c. Los vehículos que accedan al Apeadero de la calle Mercado o al Apeadero en la calle Juan de Labrit cuyo tiempo entre la entrada y la salida no vaya a superar los 15 minutos y su masa máxima autorizada (M.M.A) no supere los 5.500 kg.

Artículo 12.- Solicitudes de acceso.

Las solicitudes de acceso y autorizaciones al ámbito de la ZBE establecido en el Anexo I se realizarán de acuerdo al procedimiento establecido en las Normas Reguladoras de accesos al Casco Antiguo.



TÍTULO III- RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 13.- Procedimiento sancionador, infracciones y sanciones.

1. Se seguirá, en todo, lo dispuesto por la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, o norma que la sustituya.
2. El acceso de vehículos a la ZBE con inobservancia de las determinaciones de esta Ordenanza constituye Infracción GRAVE, de acuerdo con lo determinado en el artículo 76.z3) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.
3. La infracción prevista en el punto anterior se sancionará con multa de 200 euros, según lo dispuesto en el artículo 80.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.
4. Las sanciones establecidas en el apartado anterior podrán incrementarse en un 30 %, en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay reincidencia cuando se haya cometido en el plazo de un año más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme en vía administrativa.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

Con la finalidad de familiarizar a la ciudadanía con la delimitación e implantación de la Zona de Bajas Emisiones y su normativa aplicable, las disposiciones sobre infracciones y sanciones de esta Ordenanza entrarán en vigor a partir del 1 de mayo de 2026.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

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



DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

La presente Ordenanza no producirá efectos jurídicos en tanto no haya sido publicado íntegramente su texto en el Boletín Oficial de Navarra y haya transcurrido el plazo establecido para el ejercicio por la Administración del Estado o de la Comunidad Foral de la facultad de requerimiento a las Entidades Locales en orden a la anulación de sus actos o acuerdos.



ANEXO I

Relación de calles incluidas en la Zona de bajas emisiones Casco Viejo.

- Aldapa
- Barquilleros
- Belenas, Rincón
- Plaza de los Burgos
- Caballo Blanco, Rincón del
- Calceteros
- Calderería
- Campana
- Carmen
- Plaza del Castillo
- Chapitela
- Ciudadela
- Comedias
- Compañía
- Plaza Compañía
- Plaza Comptos Reales
- Plaza Consejo
- Plaza Consistorial
- Curia
- Descalzos
- Dormitalería
- Dos de mayo
- Espoz y Mina
- Travesía Espoz y Mina
- Estafeta
- Florencio Ansoleaga
- Pasaje Francisco Seminario
- Hilarión Eslava
- Jarauta
- Javier
- Juan de Labrit
- Lindachiquía
- Mañueta
- Mayor
- Mercaderes
- Mercado
- Merced
- Navarrería
- Nueva
- Ronda Obispo Barbazán



- Paseo de Pablo Sarasate
- Cuesta del Palacio
- Rincón de la Pellejería
- Pozo Blanco
- Recoletas
- Plaza Recoletas
- Redín
- Paseo Redín
- Paseo Ronda
- Salsipuedes
- San Agustín
- San Antón
- San Francisco
- Plaza San Francisco
- San Gregorio
- Plaza San José
- San Lorenzo
- San Miguel
- San Nicolás
- Plaza San Nicolás
- Rincón San Nicolás
- San Saturnino
- Plaza Santa Ana
- Plaza Santa María la Real
- Plaza Santiago
- Santo Andía
- Santo Domingo
- Tejería
- Plaza Virgen de la O
- Zapatería
- Avda. San Ignacio
- Navas de Tolosa (entre Sarasate y Taconera)



ANEXO II

Plano de la relación de calles incluidas en la ZBE y los puntos de acceso permitido por las Normas reguladoras de accesos al Casco Antiguo.

