

NOTA DE PRENSA

Paso a paso: así funciona una ZBE (Zonas de Bajas Emisiones)

- **Las principales asociaciones españolas de automoción y vehículos desglosan los puntos que los usuarios deben tener en cuenta con respecto a estas zonas de acceso restringido**

Madrid, 6 de febrero de 2024.- Hace unos años en el imaginario colectivo aún no se había implantado el acrónimo 'ZBE', más conocido como 'Zonas de Bajas Emisiones', un término que llegaría para transformar la movilidad de millones de ciudadanos y su desplazamiento por numerosas ciudades españolas.

Estos ciudadanos sí han podido ser testigos de cómo el sector de la automoción, uno de los principales motores de la economía nacional, vive un periodo de transición hacia una movilidad más comprometida con el medioambiente. La apuesta del conjunto de la industria por piezas y componentes más ecosostenibles o el impulso de las marcas y de todos los actores de la movilidad (renting, rent a car...) por vehículos menos contaminantes, viene acompañado, además, de una serie de regulaciones que las administraciones públicas ponen en marcha con el fin de que una movilidad cero emisiones sea una realidad en nuestra sociedad.

Entre ellas, las 'ZBE' o áreas que **delimitan y restringen el acceso a determinados núcleos poblacionales a aquellos vehículos con un mayor nivel de emisiones contaminantes**. Así, y con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, desde el 1 de enero de 2023 cualquier municipio español de más de 50.000 habitantes, además de los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 que superen los valores límite de contaminantes regulados, estarán obligados a instaurar dichas áreas.

Un hito sobre el que **el Círculo Neutral in Motion considera necesario** que:

- Debe **tener en cuenta las singularidades y rasgos propios de las zonas más rurales de nuestra geografía**, extendiendo el foco de atención no solo a las grandes ciudades.
- Las **administraciones públicas deben saber ofrecer al conjunto de la ciudadanía una serie de alternativas en referencia a su movilidad**. Según las estimaciones del sector, aproximadamente el 29,5% de los turismos y todoterrenos tendrán problemas para acceder a estas zonas al no disponer de etiqueta medioambiental. Por ello, los agentes públicos tienen que saber ofrecer una serie de ayudas que les permitan ser partícipes y agentes clave del cambio, como es el caso del Plan Moves III o el Plan Renove de algunas CCAA.
- La **movilidad tiene que unir, no separar**. Si frenamos la libertad de los usuarios con cierto tipo de restricciones, estaríamos frenando un vínculo

social. El ciudadano y las empresas deben tener siempre a su disposición alternativas para moverse y entregar sus productos de forma sostenible.

¿Cuál es el funcionamiento real de una ZBE?

Una normativa que muchos usuarios ya han visto anunciada en sus ciudades con las respectivas consecuencias que esta puede llegar a ocasionar en su movilidad diaria. Pero, ¿cómo funciona realmente una ZBE?, ¿qué información debe conocer el ciudadano de a pie?

Así, el **Círculo Neutral in Motion (NIM)**, conformado por las principales asociaciones de automoción y vehículos de España, —**AEDIVE, AER, ANESDOR, ANFAC, ASCABUS, FACONAUTO, FENEVAL, GANVAM y SERNAUTO**—, desglosa los **principales puntos que los usuarios deben tener en cuenta** sobre ellas:

1. **Ubicación.** La propia normativa da 'carta libre' a cada núcleo poblacional en la delimitación de sus particularidades y circunstancias. No existe, por tanto, una normativa homogénea o nacional, sino que **los ciudadanos deberán consultar la normativa vigente en la ciudad que residan o, en su caso, desean visitar**; y será, previsiblemente, la Dirección General de Tráfico (DGT) quien incluya este tipo de información tanto en navegadores como en aplicaciones móviles.
2. **Emisión de etiqueta medioambiental.** A pesar de ser cada ciudad quien elabora su plan, los vehículos sin ningún tipo de etiqueta medioambiental emitida por la DGT son los más afectados al no tener prácticamente acceso a los grandes núcleos urbanos. Por ello, desde Neutral in Motion **se recomienda a aquellos usuarios que aún no hayan adquirido el distintivo ambiental de su vehículo que acudan a cualquiera de las vías establecidas para ello** —oficinas de Correos, red de talleres de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA), gestores administrativos, Instituto de Estudios de Automoción (IDEAUTO) o, para el caso de flotas, a través de la asociación GANVAM—. Una vez emitida dicha etiqueta, el usuario deberá colocarla justo en la esquina inferior derecha del parabrisas delantero, por dentro del cristal.
3. **Señalización.** Cada ZBE, independientemente del núcleo urbano, **debe ser visible para el conjunto de la ciudadanía**, por lo que todas ellas deben estar señalizadas físicamente, **de forma clara y reconocible**, en el perímetro de acceso, así como en sus proximidades (por ejemplo, mediante señalizaciones verticales o paneles lumínicos).
4. **Periodo de preaviso.** La **prohibición de acceso** a este tipo de vehículos **estará controlada** en todo momento **por una selección de cámaras** que detectarán si el vehículo en cuestión tiene permitida la circulación por el propio núcleo urbano a través de su matrícula. Numerosas ciudades, como Madrid, establecen un periodo de preaviso a los usuarios en los que no se sancionará a los vehículos más contaminantes.
5. **Sanciones.** Las multas por acceder a las ZBE dependen también de cada ayuntamiento, aunque, **como norma general, serán de 200€ con reducción a 100€ por pronto pago.**

Actualmente, las ZBE de las dos grandes ciudades españolas quedan configuradas de

la siguiente manera:

MADRID

En la capital hay que distinguir **tres puntos específicos: Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE), Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica y Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro.**

Para las dos primeras zonas, tanto los vehículos con etiqueta B (gasolina matriculados a partir de enero de 2000 y de enero de 2006 para los diésel) como con etiqueta C (gasolina matriculados a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014), todavía tienen permitido el acceso y la circulación. No obstante, de cara a la ZBEDEP Distrito Centro, verán restringida su derecho de aparcamiento, pues deberán hacerlo en un parking público o privado adherido al no poder hacerlo en la calle.

Por su parte, **los vehículos más antiguos**, es decir, aquellos de etiqueta A o sin etiqueta (gasolina matriculados antes del año 2000 y diésel anteriores al 2006) ya no podrán **ni acceder ni circular por ninguna de las zonas** bajo la normativa. Quedan libres de esta normativa, por el momento, camiones, furgonetas, motocicletas y ciclomotores; vehículos dados de alta y domiciliados en Madrid (hasta 2025); los de personas con movilidad reducida; o los históricos.

En el caso particular de las [motos](#), debemos distinguir entre dos zonas:

- Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica: a ella no tendrán acceso los ciclomotores o motocicletas sin distintivo medioambiental (etiqueta A), salvo las excepciones ya comentadas. Por su parte, los que posean distintivo ambiental con etiquetas B, C, 0 Emisiones o ECO podrán tanto circular como estacionar sin restricción.
- Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro: acceso totalmente permitido para ciclomotores o motocicletas con distintivo ambiental 0 Emisiones o ECO. Para los que posean la B o C podrán también acceder y circular libremente pero con horario restringido (entre 07.00 y 22.00 h.).

Con respecto a vehículos de [transporte público colectivo y autobuses](#) que den servicio a los establecimientos o instituciones de la zona, tienen permitido el acceso y la circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro los siguientes grupos: Grupo 11 (Autobús o autocar con MMA de hasta tres mil quinientos kilogramos), Grupo 12 (Autobús o autocar MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos), Grupo 13 (Autobús o autocar articulado), Grupo 14 (Autobús o autocar mixto), y Grupo 16 (Autobús o autocar de dos pisos).

BARCELONA

Más conocida como **Rondas de Barcelona**, cuenta con una extensión de 95 km², y afecta al término municipal de Barcelona (con la excepción de la Zona Franca, Vallvidrera, el Tibidabo y las Planas), L'Hospitalet de Llobregat, Cornellá de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià de Besos.

Su **particularidad reside en su horario, pues únicamente está vigente de lunes a viernes laborables, de 07.00 a 20.00 h**, afectando a aquellos vehículos sin ningún tipo de distintivo de la DGT, así como motocicletas y ciclomotores matriculados antes del 2003, y camiones, microbuses y autobuses destinados al transporte colectivo matriculados antes de 2006 o 2007. Quedan exentos de esta normativa los vehículos de los servicios de emergencia y esenciales, y los de personas con movilidad reducida —siempre y cuando estén dados de alta en el Registro Metropolitano—.

De esta manera y, **fuera de este límite, el acceso y la circulación de cualquier tipo de vehículo está permitida**, con independencia de su etiqueta medioambiental.

Sobre Neutral in Motion:

Neutral In Motion – Círculo para una automoción sostenible y de futuro, lo forman nueve de las principales asociaciones de la automoción y vehículos de España comprometidas con la sociedad y el planeta, unidas por primera vez para promover una transformación tecnológica sin precedentes e impulsar un sector medioambientalmente más sostenible que empuje la descarbonización de la movilidad en España.

Contacto de Comunicación

prensa@neutralinmotion.es

Marta Gallego – marta@nort3.com – Tel: 611 023 732

Descarga el Dossier de Prensa [Aquí](#)