



**Pau Saumell**  
Abogado en SMS Advocats.

LEER  
ONLINE



## El TSJ de Cataluña anula la ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones y espera un alud de reclamaciones

La Sección 5<sup>a</sup> de TSJ de Catalunya ha **anulado la ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, dando la razón al recurso interpuesto por la Asociación de Familias Numerosas de Catalunya (FANOC) y otras entidades ciudadanas.

FANOC defiende los **derechos e intereses de las familias numerosas de Cataluña** (13.600 familias asociadas, que suman 70.720 personas), y al principio de 2020 comenzó a recibir quejas de muchas familias que se veían obligadas a ‘jubilar’ de repente sus vehículos familiares porque no cumplían los requerimientos de la ordenanza para circular por Barcelona.

Dos años después, la **ZBE ha causado ya de hecho gravísimos perjuicios**, porque buena parte de las familias numerosas van al límite de gastos y viven al día, sin poderse permitir el lujo de comprar un nuevo vehículo, que es lo que ha provocado la ordenanza ZBE, porque el horario de prohibición establecido, de 7 a 20 horas, abarca totalmente la vida familiar habitual, y además el ayuntamiento ha impuesto ya 70.000 multas, según datos municipales, multas que con esta sentencia se podrán anular.

Según datos del Ministerio de Sanidad, en diciembre de 2019 había en Barcelona provincia **99.548 títulos de familia numerosa**, y en Barcelona ciudad 23.791 (según la Generalitat), lo que da pistas sobre los perjuicios causados por la ZBE. Les familias numerosas defendidas por FANOC tienen generalmente en común la necesidad de usar el vehículo familiar para el trabajo y para transportar a los hijos menores al colegio y otras actividades, con necesidades que se acentúan a medida que aumenta el número de hijos, pero además cada una de esas familias participa de la problemática de todos los oficios que se quejaron contra la ordenanza, porque son autónomos, transportistas, conductores, comerciantes, hosteleros, jubilados, enfermos, trabajadores dependientes, profesionales liberales, funcionarios, etc.

FANOC desea, como el Ayuntamiento de Barcelona y el TSJC, la **protección de los ciudadanos contra la polución ambiental**

, pero no al precio de una restricción desproporcionada de derechos, de la discriminación y de la infracción generalizada del ordenamiento jurídico. Precisamente eso es lo que ha provocado la sentencia anulatoria del tribunal, en una ponencia de cinco magistrados, todos coincidentes en la necesidad de anular la ordenanza, dos de ellos por motivos diferentes.

Tribunal Superior de Justicia de Barcelona (Foto: E&J)

**Los datos en los que se basa la sentencia para anular la ZBE son sustancialmente los siguientes:**

- La ordenanza afecta a la movilidad de los titulares de vehículos sin distintivo ambiental, residentes en Barcelona o alrededores, o bien empresarios, comerciantes o profesionales que trabajan allí con vehículos de motor.
- Son afectados, entre otros colectivos, las familias numerosas, al establecerse restricciones en el acceso y circulación por la ZBE que pueden tener efecto en el traslado de los hijos al colegio o desplazamientos al trabajo.
- El número de vehículos afectados llega al 55% del parque censado de Barcelona, y son el 33% de los turismos, el 40% de los autocares, el 56% de las furgonetas y el 59% de los camiones: en concreto 31.535 furgonetas, 24.979 camiones y 120.000 motocicletas; no constando el número de turismos.
- El sistema escogido por la ordenanza implica que la movilidad en la ZBE se condiciona a la capacidad económica del titular para adquirir un vehículo nuevo.
- Las familias numerosas son especialmente afectadas porque su capacidad de renovación del vehículo puede estar disminuida por sus mayores gastos. Y en el caso de los vehículos profesionales, el efecto limitativo se proyecta especialmente en los colectivos empresariales de menor capacidad económica, como son los autónomos, las microempresas o las pymes, y sin distinción de género, con un claro efecto discriminatorio.
- La limitación puede privar de utilidad el vehículo, y afecta a decenas de miles de vehículos sin etiqueta ambiental de Barcelona y de poblaciones circundantes, porque además la ZBE afecta a diversos términos municipales, y supone de hecho una imposibilidad de toda o gran parte de la actividad, con una intensa limitación de la funcionalidad, y con un especial gravamen en determinados casos como el de las familias numerosas.
- Se han ignorado otras posibles medidas menos restrictivas, como las prohibiciones de acceso o de estacionamiento a determinados vehículos, la zonificación por anillos, la habilitación de franjas horarias para actividades, o la de condicionar la circulación a la ocupación del vehículo por un determinado número de personas, etc.
- En los informes se recoge que, de un total de 11 estaciones de medición, la superación de los valores de NO<sub>2</sub> se produce sólo en las estaciones de tráfico de Gràcia y Eixample, y no en las demás, porque hay amplias zonas de Barcelona como Les Corts, Horta-Guinardó, Montjuïc o partes de Sarrià-Sant Gervasi, donde las emisiones se sitúan en la mitad de los valores de las zonas conflictivas y por debajo de los límites recomendados por la OMS.
- Esta asimetría de los datos de contaminación y la extensión de la ZBE hacían necesario que se ponderasen medidas alternativas o menos restrictivas en subzonas, áreas o anillos en función de los datos de contaminación.

- La denuncia que se puso contra Barcelona y otras ciudades ante la Comisión Europea se refiere al Área de Barcelona (ES0902), que comprende un ámbito territorial mas extenso, que incluye el puerto y el aeropuerto, y sorprendentemente la ZBE no actúa sobre el mayor foco de contaminación de la ciudad, que es la zona portuaria.
- Se adoptan medidas restrictivas que afectan a miles de vehículos profesionales y que inciden directamente en las condiciones de competencia y de mercado en los que actúan, ya que pueden determinar necesariamente la renovación de los vehículos.
- En la Memoria de impacto económico y social se habla de un ahorro de 618.000 € para el sistema de salud y de un beneficio de 77,6 millones de euros por aumento de la esperanza de vida, pero eso no se justifica con pruebas.
- No se calcula el impacto económico en los propietarios de vehículos sin distintivo ambiental ni los efectos de la ZBE en la competencia y en el mercado por el coste de renovación de los vehículos.
- La ordenanza ZBE ignora la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de setiembre de 2020 sobre la jurisprudencia comunitaria: «Las restricciones impuestas por los estados miembros deben cumplir los requisitos de proporcionalidad derivados de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (SSTJUE de 11 de junio 2015, caso C-98/14, apartado 64, y de 23 de diciembre 2015, caso C-293/14, apartado 65).»

Pese a que la sentencia rechace la reclamación directa de daños y perjuicios que planteaba FANOC, indirectamente marca el camino para que se reclamen en posteriores acciones judiciales, pues establece que **el coste económico que haya provocado la ordenanza ZBE puede repercutir en el Ayuntamiento por parte de profesionales o ciudadanos que hayan soportado sacrificios especiales derivados de su implantación**. Pues son cuestiones que ya fueron planteadas por el Abogado General del TJUE en sus conclusiones del caso relativo al Reglamento comunitario sobre medidas y límites de emisiones en los vehículos Euro 6 (casos acumulados C-177/19 a 119/19, epígrafe 97), cuando advertía sobre la posibilidad de que los ayuntamientos puedan verse expuestos a demandas judiciales basadas en la discriminación o en la limitación arbitraria del acceso o de la libertad de circulación.

Lo que significa, como avisamos meses atrás, que **el Ayuntamiento se podría encontrar en el futuro con un alud de reclamaciones de responsabilidad por los daños y perjuicios causados por la ZBE**.