

# Zonas de Bajas Emisiones y Etiquetado DGT

MORE  
SPACE  
FOR  
PEOPLE

GREENPEACE

# Necesitamos menos coches en la ciudad

- Proteger la salud ya debería ser un motivo suficiente para reducir el tráfico. Pero no el único.
- **Necesitamos coches más limpios. Pero, sobre todo, necesitamos menos coches.**
- Porque aunque no lo parezca, **¡la mayoría de los desplazamientos urbanos no son en coche!**
- Debemos transformar nuestro sistema de transporte para frenar a tiempo la crisis climática y cumplir el Acuerdo de París. Y sabemos bien cuál es la hoja de ruta para lograrlo: **será más limpio, con más opciones para moverse y accesible y asequible a toda la población, sin dejar a nadie atrás.**
- La implantación de Zonas de Bajas Emisiones son medidas fundamentales para conseguir ciudades donde vivir mejor.

# ¿Qué es una Zona de Bajas Emisiones?

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son un **instrumento de regulación** que, **bajo criterios ambientales y de salud pública, permiten reducir el tráfico motorizado en un entorno urbano delimitado.**

*“Se entiende por zona de baja emisión 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 vigente”.*

Artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética

# ¿Qué es una Zona de Bajas Emisiones?

Bajo estos criterios existen distintas regulaciones que encajan en esta definición:

Las **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)** son áreas donde se limita el acceso a los vehículos motorizados en función de su nivel de emisiones contaminantes (por ejemplo, según su distintivo ambiental. Madrid y Barcelona tienen ya ZBE en vigor.

**Área de Tráfico Restringido (ATR) o Área de Prioridad Residencial (APR)** los vehículos motorizados solo pueden pasar si justifican su necesidad o pertenecen a algún colectivo (residentes, repartos, servicios, urgencias...). Es una solución habitual en cascos históricos o zonas peatonales, con efectos positivos en la reducción de ruido, el uso del espacio y la actividad comercial

En un **Peaje Urbano** los coches abonan una tasa cuando entran a la ciudad, cuya recaudación se invierte en mejorar el transporte público. Este es el caso de Londres o Estocolmo, que tienen esta medida en vigor desde hace más de una década con buenos resultados.



**Estas regulaciones son niveles diferentes para una misma idea: reducir el número de vehículos que circulan en un entorno urbano para mejorar la calidad del aire y tener calles más amables y seguras.**



# Ventajas de una Zona de Bajas Emisiones



**Mejorar la calidad del aire** actuando sobre los vehículos que registran más emisiones de sustancias contaminantes locales, como el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) o el material particulado (PM), así como una reducción de la contaminación acústica e, indirectamente, del ozono troposférico.

*“Respirar aire limpio es un derecho esencial”*



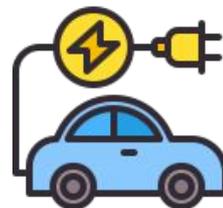
**Contribuir a mitigar la crisis climática** mediante la reducción de gases de efecto invernadero (GEI). En nuestro país, solo el transporte por carretera supuso el 27,6% de todas las emisiones de GEI durante 2021.

*“Menos coches = menos CO2”*



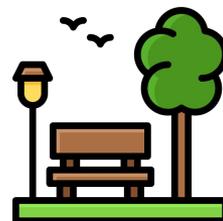
**Promover un cambio modal hacia formas de transporte sostenibles**, aumentando la eficacia del transporte colectivo y mejorando la equidad social.

*“Con menos coches, se camina mejor, voy más en bici y tardo menos en bus”*



**Mejorar la eficiencia energética en el transporte** al incentivar los modos sostenibles y la electrificación del parque de automóviles.

*“Menos coches, y más limpios cuando éstos sean imprescindibles”*



**Recuperar espacios públicos** antes acaparados por el coche, incrementando las zonas verdes, con más accesibilidad y fomentando la calle como espacio estancial.

*“Cuando hay menos tráfico, la calle vuelve a ser para todas las personas”*

# ¿Cuántas Zonas de Bajas Emisiones tiene que haber?

- De acuerdo con la Ley de Cambio Climático, **todos los municipios de más de 50.000 habitantes deberán delimitar un espacio libre de vehículos contaminantes**. En total, son 149 municipios los que deberán elaborar sus proyectos de ZBE y ponerlas en marcha antes de 2023.
- También los **municipios de más de 20.000 habitantes deberán contar con una ZBE cuando su contaminación rebasa los límites legales**. Y además, los municipios más pequeños también podrán fijar sus propias Zonas de Bajas Emisiones para proteger sus barrios, aunque no estén obligadas a ello.
- La implantación de estas zonas refuerza nuestra idea de que las **ciudades no deben diseñarse solo para los coches**, al mismo tiempo que nos permite **descubrir cómo nuestras calles son más agradables, seguras y silenciosas cuando hay menos coches en ellas**. Las ZBE desincentivan el uso del coche, a la vez que facilitan otras formas de movilidad más sostenibles.
- También consiguen que cada ciudad reduzca sus **emisiones de gases de efecto invernadero actuando sobre su fuente principal: el tráfico**. Así, con la suma de muchas ciudades diferentes, estaremos consiguiendo una disminución efectiva en todo el territorio que contribuya a alcanzar los objetivos de reducción de emisiones.

# Los criterios de Greenpeace para una ZBE eficaz

- Para que las Zonas de Bajas Emisiones cumplan sus objetivos es necesario que los ayuntamientos garanticen unos **criterios mínimos en su implementación**.
- Estas áreas deberán estar bien definidas y poseer un tamaño **suficientemente grande**, para que sus efectos sean realmente notorios y provoquen un trasvase desde la movilidad contaminante hacia otros métodos de transporte más sostenibles.
- Greenpeace sigue de cerca cómo están diseñando los ayuntamientos sus ZBE para asegurar que las nuevas zonas sirvan para alcanzar los objetivos propuestos. En ellas deben fijarse tanto el **ámbito espacial** que abarcará la zona, como **los criterios de la restricción** dentro del mismo.
- Hay que conocer el efecto sobre los viajes de la ciudad.



# Los criterios de Greenpeace para una ZBE eficaz

Mediante la combinación de ambos factores podemos categorizar las ZBE en cuatro tipos:

		Ámbito espacial localizado	Ámbito espacial ampliado
		P.ej. casco histórico	P.ej. toda una población
<b>Restricción elevada</b>	<b>ZBE núcleo (eficaz)</b>	Sirve para promover un cambio hacia modos sostenibles. Su efectividad será mayor si se trata de un entorno que sea atractor de movilidad.	<b>Caso no contemplado</b>
P.ej. acceso solo a residentes, autorizados y vehículos cero emisiones			Este caso no se contempla, salvo entornos que por sus características deban ser “lugares sin coches”, como un parque natural o una pequeña isla.
<b>Restricción reducida</b>	<b>ZBE núcleo (ineficaz)</b>	<b>ZBE anillo</b>	
P.ej. cualquier vehículo con distintivo ambiental (0, ECO, C y B)	No sirve para promover un cambio modal y tiene una incidencia baja o nula sobre el tráfico en la ciudad.	Es efectiva para la renovación del parque hacia coches más limpios, pero no para promover el cambio modal.	

# Las etiquetas de la DGT

- **Las ZBE se regulan según el distintivo ambiental de la DGT:** un sistema único a nivel estatal que clasifica a los vehículos según su tecnología (eléctrico, híbrido, combustible...) y su nivel de emisiones (normas EURO).
- Greenpeace valora positivamente que exista una clasificación de los vehículos según su nivel contaminante. Clasificar a los coches según sus emisiones era una **medida necesaria y positiva**.
- Sin embargo, **el etiquetado actual de la DGT tiene importantes carencias en sus criterios, permitiendo que vehículos muy contaminantes obtengan calificación de eco o cero emisiones**.
- Este sistema permite que **ciertas tecnologías se camuflen como “verdes”**-
- **Las etiquetas de la DGT tampoco contabilizan las emisiones de CO<sub>2</sub>, tan solo los contaminantes locales**. Por tanto, no cabe hablar de «descarbonización» cuando el etiquetado ambiental no considera la huella de carbono real de los vehículos.

# Nuestra propuesta ecologista para el etiquetado ambiental

- “La etiqueta ECO incluye vehículos a gas, un combustible fósil y que no contribuye a la descarbonización. También se consideran ECO los vehículos híbridos, incluso los de mayor peso y cilindrada, muchos de los cuales resultan menos eficientes que sus equivalentes con motor de combustión interna”.
- Estos fallos del etiquetado son bien conocidos desde hace tiempo. La DGT se comprometió en 2020 a revisar y actualizar los criterios.
- **Las nuevas Zonas de Bajas Emisiones pueden resultar una medida inútil si permiten circular a vehículos más contaminantes de lo que dicen ser.**
- Propuesta para mejorar los distintivos ambientales, acabando con los agujeros del actual sistema y estableciendo unos criterios que garanticen que solo los vehículos más limpios obtienen la mejor clasificación.
- **Esta propuesta se basa en el rigor técnico y la objetividad**, priorizando el impacto ambiental.

# Propuesta de actualización de los distintivos ambientales

## Actual

Problemas	Actual	Requisitos
La mayoría de vehículos "cero" son híbridos enchufables que sí contaminan	<b>O</b>	Eléctricos BEV/EREV Híbridos enchuf. > 40 km Hidrógeno pila de combustible
Ciertas tecnologías como el gas o los microhíbridos se clasifican como ECO aunque emitan lo mismo o más que un coche C	<b>ECO</b>	Híbridos enchuf. <40 km Híbridos HEV Veh. a gas (GLP/GNC)
Cualquier coche nuevo recibe al menos la etiqueta C. Incluso los más contaminantes	<b>C</b>	Gasolina EURO 4/5/6 Diésel EURO 6
	<b>B</b>	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5
	<b>A</b>	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3

## Propuesta



Propuesta	Requisitos	Max CO <sub>2</sub>	Soluciones
<b>O</b>	Eléctricos BEV Hidrógeno pila de combustible	0 gr/km	Solo los vehículos 100% cero emisiones deben recibir la etiqueta "cero"
<b>D</b>	Veh. de combustión (incl. híbridos y gas) Gasolina Euro 5/6 Diésel Euro 6d	Máximo 95 gr/km (WLTP)	A las emisiones de NOx deben incluirse también las emisiones reales de CO2 como criterio, con los umbrales que fija la EU
<b>C</b>	Gasolina EURO 4 Diésel EURO 6a, 6b, 6c	Máximo 137 gr/km (WLTP)	Los coches nuevos podrán ser 0, D o C, permitiendo distinguir los más eficientes a la hora de comprar
<b>B</b>	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5		
<b>A</b>	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3		



# Conclusiones

- Las **Zonas de Bajas Emisiones** pueden ser una **medida efectiva**, pero también una gran desilusión. Todo dependerá del **nivel de ambición** que tengan las ciudades cuando definan cómo serán sus zonas.
- Nos corresponde a las organizaciones sociales y ambientales velar por una **adecuada implantación** de estas nuevas zonas que asegure el cumplimiento de los objetivos propuestos.
- Desde Greenpeace estamos trabajando activamente para que las ZBE que veamos en 2023 sean efectivas.
- **Hay que llevar a cabo políticas de movilidad enfocadas a reducir el nº de desplazamientos y a promover el cambio modal, ganar espacio público y no sólo a la renovación de automóviles.**

A vibrant street scene on a sunny day. In the foreground, several people are walking away from the camera on a paved street. To the left, a white building has a colorful mural on its wall and is decorated with bunting. People are sitting on the sidewalk in front of the building. The street is lined with buildings, and the scene is filled with the energy of a community event.

**Eskerrik asko!**