

Plan de calidad del aire

Clasificación del parque de vehículos en función de su potencial contaminante

LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT) CLASIFICA EL PARQUE DE VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DE SU **POTENCIAL CONTAMINANTE**. EL 21 DE ABRIL DE 2016 SE PUBLICÓ EN EL BOE LA RESOLUCIÓN DE LA DGT, QUE RECOGE LA CLASIFICACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS CORRESPONDIENTE AL 50% MÁS LIMPIO (UNOS 16 MILLONES). EL PLAN DE LA DGT ES CONTINUAR CON LA CLASIFICACIÓN DEL RESTO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS HASTA TENER **ETIQUETADOS LOS 32 MILLONES DE VEHÍCULOS**



Esta categorización se origina en el *Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016* (Plan Aire) en el que se afirma que el tráfico rodado es la principal fuente de emisión en las grandes ciudades de partículas y de dióxido de nitrógeno y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten. La **Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad**

del aire y protección de la atmósfera habilita al gobierno a aprobar los planes y programas de ámbito estatal necesarios para prevenir y reducir la contaminación atmosférica, así como para minimizar sus impactos negativos. Como cualquier otro plan, el Plan Aire se elabora partiendo del **diagnóstico de la situación**. Entre sus conclusiones, se advierte que en España se superan de

► Contaminación generada por el tráfico rodado



manera frecuente y generalizada los valores objetivo de ozono troposférico. El ozono (O_3) es un gas incoloro, generalmente, y de un olor acre. La capa de ozono en los niveles altos de la atmósfera (estratosférico) constituye un filtro de protección contra las radiaciones solares. Sin embargo, el ozono en superficie (troposférico) resulta ser un contaminante que tiene graves impactos sobre la salud pública y los ecosistemas. También se pone de relieve la elevada concentración de partículas y dióxido de nitrógeno como un hecho común en las aglomeraciones urbanas, superándose con relativa frecuencia los valores legalmente establecidos. La fuente de emisión principal de ambos contaminantes es el tráfico de vehículos, que se concentra en las grandes ciudades.

Situación de calidad del aire de España

Es común a muchos ámbitos urbanos europeos. Sin embargo, las ciudades españolas presentan particularidades, que demandan soluciones diferentes:

- El clima mediterráneo, con frecuentes episodios de calma atmosférica, alta irradiación y temperatura y baja precipitación, favorece la acumulación de contaminantes.
- La "dieselización" del parque de vehículos español, que alcanza niveles de hasta el 60 %, y emite mayor concentración de partículas y NO_2 que los motores de gasolina.

Para conseguir el cumplimiento de los objetivos del **Plan Aire** se ha articulado un conjunto de objetivos específicos, cada uno de los cuales se desarrolla mediante una o varias medidas, horizontales y sectoriales.

- Las **medidas horizontales** deben servir para mejorar, en general, algunos aspectos relacionados con la calidad del aire, actuando sobre:
 - Información
 - Concienciación
 - Administración
 - I+D+I
 - Fiscalidad
- Las **medidas sectoriales** van dirigidas a grupos concretos implicados en la emisión de contaminantes. Se aplican en los sectores:
 - Industrial
 - Construcción
 - Transporte – tráfico
 - Transporte – puertos
 - Transporte – aeropuertos

- Agricultura y ganadería
- Residencial-comercial-institucional

Dentro de las medidas sectoriales y del **sector transporte – tráfico** se engloba la clasificación del parque de vehículos en función de su potencial contaminante. Esta clasificación tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.

Los criterios para clasificar el parque de vehículos son el resultado de un largo y deliberado trabajo, liderado por la DGT, y en el que han participado, entre otros, organismos el Ayuntamiento de Madrid, el Ayuntamiento de Barcelona, el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

La clasificación de los vehículos está consignada en el registro nacional de vehículos de la DGT y a la misma podrán acceder en tiempo real los organismos con competencia en materia de movilidad,

- ▶ Etiquetado de un vehículo eléctrico



LAS MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE SE BASAN EN LA REDUCCIÓN DE LA DENSIDAD DE CIRCULACIÓN EN LA ZONA URBANA Y DE VEHÍCULOS DIÉSEL



Cero emisiones



Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 (ciclomotores, triciclos, cuadríciclos 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), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.

ECO



Vehículos M1, N1, M2, M3, N2 y N3 (turismos, furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías) clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía menor a 40 km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP).

En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.

C



Vehículos M1 y N1 (turismos y furgonetas ligeras) de gasolina matriculados a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 (vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías), tanto gasolina como diésel, matriculados a partir de 2014.

Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 4,5 y 6 y, en diésel, la Euro 6.

B



Vehículos M1 y N1 (turismos y furgonetas ligeras) de gasolina matriculados a partir de enero del año 2000 y, de diésel, a partir de enero de 2006.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 (de más de 8 plazas y de transporte de mercancías) tanto gasolina como diésel matriculados a partir de 2005.

Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 3 y, en diésel, la Euro 4 y 5.

► Información recogida en el distintivo ambiental



seguridad vial, tributaria o en medio ambiente y se detalla a continuación. Cada autoridad con competencia en materias de fiscalidad, movilidad y medio ambiente podrá decidir, en cada momento, qué incentivos ofrece a los vehículos menos contaminantes en su ámbito de competencia. Por ejemplo, la DGT permite ya circular en el carril bus VAO a vehículos "Cero emisiones" ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Electromecánica
electromecanica@cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap