

lunes 11 de marzo de 2024

## La chapuza de la DGT con las etiquetas ambientales

Desde que entró en vigor en 2016, la clasificación en base a las emisiones que los vehículos tienen según los criterios de la DGT sigue dando titulares, y no precisamente positivos.



Aunque la idea inicial era promover que solo los coches menos contaminantes entren en el centro de las ciudades, los criterios fijados para cada tipo de etiqueta evidencian que no siempre se consigue ese objetivo. Básicamente, tenemos cuatro niveles de etiquetado: Cero, Eco, C y B. En realidad hay uno más, A, pero los coches que sean de ese nivel no están obligados a ponerlo en el parabrisas porque no podrán tener acceso a las Zonas de Bajas Emisiones, ZBE, que se tienen que implantar en todas las poblaciones de más de 50.000 habitantes de la UE durante 2023, al ser los más antiguos y contaminantes. El problema es que el etiquetado solo limita a los coches en base a la tecnología con la que han sido fabricados, pero no tiene en cuenta su uso real y lo que emiten mientras está circulando. Esto nos lleva a que los fabricantes se hayan dado cuenta del coladero que supone dotar de una hibridación simple a un coche de gran potencia para poder tener una etiqueta Eco e incluso Cero.

En la práctica, un gran SUV con motor de 400 cv de gasolina y con unas emisiones de 300 gr/km de CO<sub>2</sub> puede entrar en la Zona de Bajas Emisiones por el simple hecho de que sea híbrido, aunque su propietario nunca haya recargado las baterías en un enchufe. Es decir, se permite su circulación por el centro, aunque vaya usando solo el motor de gasolina. En el lado contrario, un utilitario moderno con motor de gasolina de 70 CV que emite 105 gr/km de CO<sub>2</sub> pero que no sea híbrido no tendrá permitido entrar en la ZBE en periodos de alta contaminación. Este absurdo criterio hace que las personas con mayor poder adquisitivo acaben comprando vehículos grandes y contaminantes, pero híbridos, para poder sortear las limitaciones. Sin embargo, aquellos menos pudientes, con un coche mucho más pequeño y menos contaminante en marcha, pero no híbrido, no podrán entrar en esas zonas.

Como conclusión, es necesario corregir esos criterios para que las limitaciones de cada vehículo sean en base al uso real en marcha, no penalizando a quien, en la práctica, emite menos contaminantes.