
Propuesta de actualización de los distintivos ambientales para vehículos

Abril de 2021

ecodes
tiempo de actuar



GREENPEACE

TE TRANSPORT &
ENVIRONMENT

Introducción

La masiva utilización de combustibles fósiles es la causa principal del calentamiento global del planeta, así como de la mala calidad del aire que respiramos en nuestras ciudades, entre otros problemas ambientales y de salud pública.

Una de las medidas más eficaces para hacer frente simultáneamente a las emisiones de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático y a los problemas de contaminación atmosférica en las ciudades es la implantación en éstas de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

En la versión definitiva del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC)¹ se propone lograr una reducción de 27 Mt CO₂ equivalente en el sector del transporte para 2030, lo que equivaldría a una reducción del 33% de las emisiones actuales en este sector.

A ese respecto, en el PNIEC se dice literalmente: *“El sector de la movilidad-transporte aportó en el año 2017 el 26% de las emisiones. Con la reducción de 27 Mt CO₂ equivalente entre 2020 y 2030, se consigue una reducción del 33%. **La principal fuerza motriz impulsora de la descarbonización del sector de la movilidad-transporte es un cambio modal que afectará según el Plan al 35% de los pasajeros-kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión. Para ello se prevé que a partir de 2023 se generalice a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de zonas de bajas emisiones con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes, medidas en las que serán claves las administraciones autonómicas y locales”.***

Como se puede ver, la implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en ciudades españolas con más de 50.000 habitantes es una medida crucial para el cumplimiento de los objetivos del PNIEC en el sector del transporte.

Según el INE en 2020 había en España 149 poblaciones de más de 50.000 habitantes, con una población total de 25.229.667 habitantes (el 53,1% de la población total del país).

¹ Resolución de 25 de marzo de 2021, conjunta de la Dirección General de Política Energética y Minas y de la Oficina Española de Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2021, por el que se adopta la versión final del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (BOE num. 77 de 31 de marzo de 2021).

Dada la importancia de esta medida para la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética ha introducido en su Artículo 14 “Promoción de la movilidad sin emisiones” la obligatoriedad de establecer Zonas de Bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes no más tarde de 2023 y en aquellos de más de 20.000 habitantes que tengan problemas de calidad del aire.

Para asegurar el buen funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones y que éstas cumplen eficazmente su papel como herramienta clave en la reducción de las emisiones de CO₂, resulta imprescindible reformar el actual sistema de distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico (DGT), el cual sufre de importantes deficiencias a este respecto.

Por otro lado, está el acuciante problema de la polución atmosférica. Cuarenta y cuatro millones de personas [respiraron aire contaminado durante 2019](#) en el Estado español, es decir el 94% de la población estuvo expuesta a unos niveles de contaminación que superan las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Si se toman los estándares de la normativa europea, más laxos que las recomendaciones de la OMS, la población que respiró aire contaminado por encima de los límites legales ese mismo año fue de 12,5 millones de personas, una cuarta parte del total y 2,3 millones de afectados menos respecto a 2018. Y la superficie expuesta a niveles de contaminación que dañan la vegetación alcanzó 254.000 km², la mitad del territorio español e idéntica superficie a la del año pasado.

Además, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) estima que la contaminación causó en España en 2018 aproximadamente 23.000 muertes prematuras a causa de las partículas PM_{2.5}, 6.800 a causa del NO₂ y 1.800 a causa del O₃. Una suma escalofriante que supone 26 veces más muertes que las producidas por accidentes de tráfico en 2018 (1.180 según la Dirección General de Tráfico).

Un [informe](#) recientemente publicado por la revista *The Lancet* encontró que Madrid y Barcelona se encuentran entre las 10 principales ciudades de Europa con las tasas de mortalidad más altas debido a la contaminación por dióxido de nitrógeno, de la cual el transporte por carretera es una causa principal.

La contaminación es el principal problema de salud pública, que tiene también un alto coste sanitario anual, que la Alianza Europea por la Salud Pública ha cifrado en 926 € por persona en el Estado español en un reciente [estudio](#).

Por otro lado, los daños provocados sobre cultivos y ecosistemas naturales son enormes: en el año 2016, según los niveles críticos y los objetivos establecidos en las normativas, fue afectado el 50,5% del territorio español (255.000 kilómetros cuadrados).

Para luchar contra este grave problema, la legislación de la UE relativa a la calidad del aire y a una atmósfera más limpia en Europa ([Directiva 2008/50/CE](#)) y el Real Decreto 102/2011 establecen límites de calidad del aire que no pueden superarse y obligan al Estado español a limitar la exposición de los ciudadanos a contaminantes atmosféricos nocivos, ejecutando planes de calidad del aire que establezcan medidas adecuadas para poner fin a esa situación lo antes posible.

A pesar de estas obligaciones, el Estado español lleva excediendo los valores legales para varios contaminantes desde la entrada en vigor de las normativas correspondientes: dióxido de nitrógeno (NO₂) desde 2010, y partículas inferiores a 10 micras (PM₁₀) desde 2005.

El incumplimiento reiterado de los límites legales en diversas zonas del Estado español motivó la apertura de sendos expedientes de infracción en 2009 por partículas PM₁₀ y 2015 por NO₂. En un último aviso, la Comisión Europea llamó a consultas a los responsables ministeriales tanto del Estado español como de otros ocho estados miembros el 30 de enero de 2020. El Estado español no ha sido finalmente llevado ante el Tribunal de Justicia Europeo, pero la Comisión Europea ha advertido que vigilará atentamente que el Estado cumpla con los compromisos acordados en esta materia.

El tráfico rodado motorizado es responsable de cerca del 40% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) en la UE. En grandes ciudades, donde se concentra la población y donde el problema de contaminación es más acuciante, la responsabilidad de éste es aún mayor. Por ejemplo, en la ciudad de Madrid es responsable del 80% de los NO_x en la zona centro, según los modelos del Ayuntamiento de Madrid. Por este motivo, entre las principales medidas para reducir las emisiones contaminantes está la disminución del volumen global de tráfico rodado y los combustibles utilizados. Puesto que además sabemos que el diésel es responsable de al menos el 80% de los NO_x debidos al tráfico, la

disminución de estos vehículos más contaminantes es una medida particularmente eficaz en la lucha contra la contaminación atmosférica.

Precisamente para poder discriminar los vehículos según su potencial contaminador, el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan Aire) encomendó a la Dirección General de Tráfico la tarea de realizar la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten y que pudiera servir como instrumento eficaz para establecer políticas de mejora de la calidad del aire, como zonas de bajas emisiones o incentivos fiscales para los vehículos menos contaminantes.

Los distintivos ambientales se pusieron en marcha en el año 2016 definiendo cuatro tipos de etiquetas en función de su potencial contaminador teórico. Esta clasificación se llevó a cabo atendiendo a los siguientes criterios: tipo de vehículo, combustible utilizado para su propulsión y categoría de la norma Euro.

ECODES, Ecologistas en Acción, Greenpeace y Transport & Environment han realizado un análisis de lo que han supuesto estos distintivos, concluyendo con una propuesta de cara a su actualización puesta en marcha por la Dirección General de Tráfico.

1. Etiquetas B y C y emisiones en condiciones reales de conducción.

Vehículos incluidos

El distintivo ambiental B incluye a los vehículos diésel matriculados entre septiembre de 2006 y enero de 2015 (Euro 4 y 5) y los vehículos gasolina matriculados entre enero de 2001 y enero de 2006. En cuanto al distintivo C, incluye los vehículos diésel matriculados a partir de 2015 (Euro 6) así como los vehículos gasolina matriculados a partir de enero de 2006 (Euro 4, 5 y 6).

Base legal y problemas advertidos

La clasificación realizada por la Dirección General de Tráfico se basó en el Real Decreto 100/2011 por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación. A su vez, el Real Decreto se basa en la norma Euro, que regula las emisiones máximas de los vehículos y que ha ido incrementando sus exigencias con el paso de los años.

La normativa Euro se basa en análisis realizados a los vehículos en laboratorios. En los últimos años, ha quedado sobradamente probado que las emisiones contaminantes en condiciones de laboratorio difieren significativamente de las que se producen en condiciones reales de conducción. Un ejemplo de los múltiples estudios que han determinado esta diferencia es el realizado por la iniciativa TRUE, [Determination of real-world emissions from passenger vehicles using remote sensing data.](#)

Este estudio analizó las emisiones en condiciones de conducción real de más de 370.000 vehículos en Francia, España, Suecia, Suiza y el Reino Unido, utilizando un método que combina la teledetección con la identificación de vehículos por matrícula. A diferencia de la mayoría de los estudios realizados tras el 'Dieselgate', que se limitaron a analizar vehículos Euro 5 y 6, este completo estudio registró las emisiones reales de flotas enteras de coches en diferentes ciudades europeas. Los resultados obtenidos se compararon mediante teledetección y utilizando un equipo portátil de control de emisiones, observado resultados similares.

Los resultados del estudio confirman que las emisiones en condiciones reales de NO_x son, por sistema, mucho más altas de lo permitido en el caso de los vehículos diésel, incluidos los vehículos diésel Euro 6. El estudio admite una menor diferencia entre emisiones homologadas y reales en el caso de los vehículos gasolina, aunque tiene la limitación de ocuparse tan solo de las emisiones de NO_x.

Consideraciones sobre los vehículos diésel Euro 6

1. Todos los modelos Euro 6 medidos superaron los límites de NO_x en condiciones reales de conducción.
2. Cuatro de los fabricantes analizados tienen una media de emisiones más de 12 veces por encima de los límites de la norma Euro 6. El grupo con más emisiones superó 18 veces los límites.

Consideraciones sobre los vehículos Euro 5

Los vehículos diésel Euro 5 actualmente están clasificados con el distintivo ambiental B de la DGT. En el estudio de emisiones reales citado, tuvieron resultados particularmente malos: todos tuvieron emisiones de NO_x al menos dos veces por encima del límite y los peores tuvieron emisiones 18 veces por encima del límite.

Consideraciones sobre los vehículos diésel Euro 4

Los vehículos diésel Euro 4 también están clasificados con un distintivo ambiental B. La siguiente gráfica extraída del ya citado estudio del proyecto TRUE, muestra las emisiones de los vehículos que participaron en él, clasificadas por sus emisiones reales. Se observa que, en el caso de los vehículos diésel, la diferencia entre emisiones reales de los vehículos Euro 3 y Euro 4 y 5 es escasa. Por otro lado, las emisiones medias de la flota en condiciones reales de conducción están muy por encima de las permitidas según la legislación.

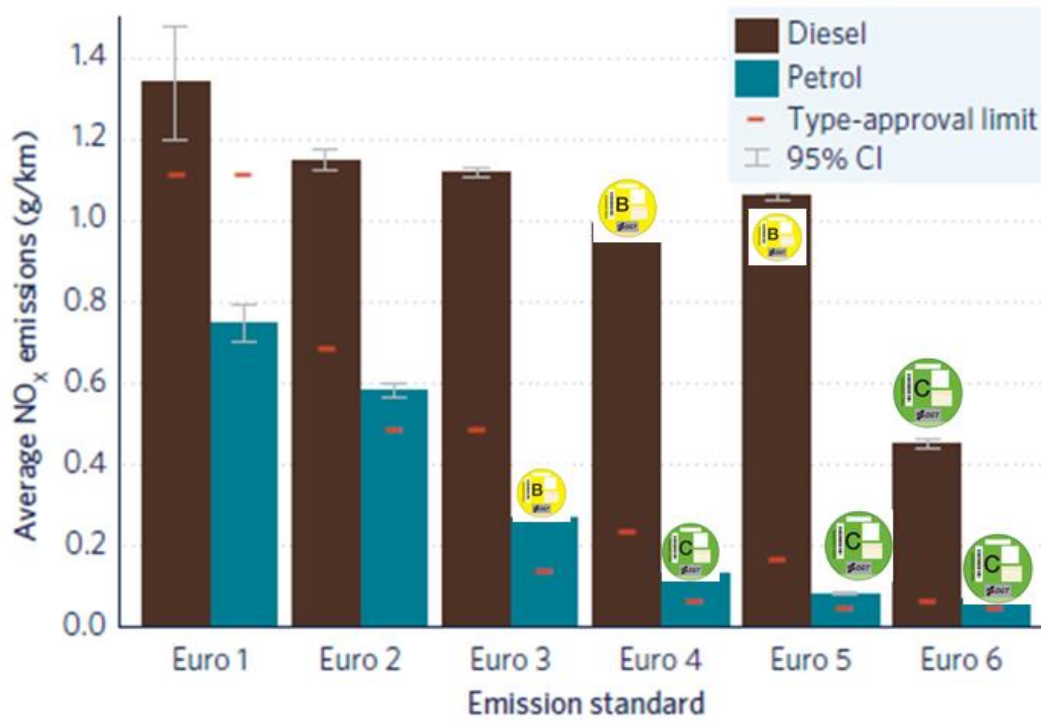


Figure 10: Overview of NO_x emissions (g/km) of the on-road fleet, from Euro 1 to Euro 6, for petrol and diesel passenger vehicles.³³

Otros estudios que confirman estos resultados

Los resultados de este estudio de la iniciativa TRUE, concuerdan con los de otros muchos análisis realizados por diferentes organismos. Entre ellos figura el programa de ensayos de emisiones de vehículos que realizó el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en 2015. Este programa se centró en el análisis de aquellos vehículos cuya homologación de emisiones contaminantes (Euro 5 y Euro 6) había sido tramitada y obtenida en España, ensayándose un total de 17 vehículos de las marcas Ford, Nissan, Seat, Ssangyong y Volvo. El resultado de

los ensayos determinó que todos los vehículos analizados presentaban niveles de emisiones de NO_x superiores a los valores límite delimitados por la homologación correspondiente. En el caso de los vehículos NISSAN Juke/Qashqai 1.5 (Euro 6) y SSANGYONG Tivoli 1.6 (Euro 6) se encontraron resultados anormalmente altos, con emisiones que superaban más de diez veces los límites de homologación.

Estos hechos están reconocidos también por el [Tribunal de Cuentas Europeo](#), que en su análisis 01/2019 afirma, literalmente *“El escándalo «dieselgate» ha demostrado que las distintas normas Euro sobre emisiones (desde Euro 1 hasta Euro 6) no constituyen una representación fiable para determinar las emisiones de NO_x de los vehículos en carreteras”*.

Por todo lo apuntado anteriormente, la clasificación actual de las etiquetas, al igual que las distintas normas Euro, no constituyen una representación fiable para determinar las emisiones contaminantes de NO_x. La actualización de las etiquetas debe, necesariamente, incluir mecanismos que permitan diferenciar los vehículos por su potencial contaminador. En la propuesta, se incluye un mecanismo que ayudaría a realizarlo.

2. Consideraciones sobre la etiqueta ECO

El sistema actual de etiquetado ambiental permite la inclusión, dentro de las categorías menos contaminantes (0 y ECO), de vehículos a gas, híbridos, y SUV (todocamino), híbridos enchufables de gran cilindrada y cuya utilización conlleva emisiones contaminantes elevadas, en muchos casos incluso superiores a las de vehículos de menor tamaño pero que con los criterios actuales reciben etiquetas C o B.

En concreto, la etiqueta ECO incluye actualmente vehículos híbridos enchufables (PHEV) con autonomía menor a 40 km; vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural comprimido o licuado (GNC y GNL) y vehículos de gas licuado del petróleo (GLP).

3. Sobre los vehículos propulsados por GNC, GNL y GLP

La clasificación de vehículos debería tener en cuenta los objetivos de descarbonización de la economía y no solo de calidad del aire. En este sentido, la Unión Europea se ha marcado el objetivo de reducir sus emisiones en el 95% para 2050. En España, el transporte es el sector que más crece en emisiones y debe afrontar una transformación drástica que huya de los combustibles fósiles para

cumplir con el objetivo de París de no superar el aumento de 2°C de temperatura antes de final de siglo, y hacer esfuerzos para limitarlo por debajo de 1,5°C.

A este respecto, el gas natural es un combustible fósil y como tal no es compatible con la necesaria descarbonización de la economía. Comparativamente, aunque las emisiones de CO₂ producidas al quemar el gas son menores que las del petróleo, en un [análisis del pozo](#) a la rueda (integrando todas las emisiones producidas en todo el proceso) las ventajas en huella de carbono no son apreciables en relación al diésel y solo existe cierta ventaja en relación a la gasolina. En cualquier caso, las emisiones de gases de efecto invernadero siguen siendo muy importantes: sustituir un combustible fósil por otro no es una opción en el actual contexto climático ni de transición, transformación y recuperación de la economía europea y española. Tampoco de los objetivos, acuerdo y compromisos adoptados en materia de energía y clima por ambos niveles.

De hecho, existen indicios de que la sustitución de las flotas de vehículos diésel y gasolina por gas podrían llevarnos a aumentar el calentamiento global. Esto es debido a que el gas fósil es en su mayoría de metano, un gas de efecto invernadero con un potencial de calentamiento climático 86 veces superior al del CO₂ en los primeros veinte años de prevalencia en la atmósfera. Este metano puede fugarse de las estructuras que lo contienen y alcanzar la atmósfera. Si el nivel de fugas es significativo, las pequeñas ventajas en cuanto a emisiones de CO₂ del gas se anulan.

Con respecto a los gases contaminantes emitidos por los vehículos de gas, los últimos datos científicos han desacreditado las afirmaciones de que los automóviles propulsados por Gas Natural Comprimido (GNC) no contaminan el aire con partículas tóxicas. Es lo que se desprende de [un informe](#) publicado por la federación europea Transport & Environment, de la que forman parte Ecodes y Ecologistas en Acción.

Al contrario de lo que afirma y defiende la industria automovilística y gasista, los vehículos propulsados por gas liberan grandes cantidades de partículas contaminantes y peligrosas asociadas con el cáncer, el alzhéimer y enfermedades cardíacas y respiratorias, según este informe de Transport & Environment, donde se recopilan los estudios científicos y técnicos más recientes. En un contexto como el actual no deben primarse los intereses económicos particulares sobre el interés nacional y la salud de los ciudadanos.

4. Sobre vehículos híbridos (HEV) e híbridos enchufables (PHEV)

Los vehículos híbridos e híbridos enchufables combinan el funcionamiento de un motor de combustión interna y el eléctrico. Los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV), que combinan un tren de transmisión de motor de combustión eléctrico y uno convencional, ofrecen el potencial de reducir las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI) y la contaminación del aire local solo si se conducen principalmente con electricidad. Sin embargo, hay evidencia sobre cuánto se conducen los PHEV con electricidad y cuánto combustible convencional usan en la operación en el mundo real.

En un [informe](#) publicado por el Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT por sus siglas en inglés), se realiza un análisis del uso en el mundo real de estos vehículos y el consumo de combustible de aproximadamente 100,000 PHEV en China, Europa y América del Norte. Su principal conclusión fue que el consumo de combustible de los PHEV así como las emisiones de CO₂ del tubo de escape en el modo de conducción real, en promedio, son aproximadamente de dos a cuatro veces más altos que los valores de homologación.

Por otro lado, a través de otro [estudio](#) publicado en 2020, Transport & Environment, con la colaboración para su difusión en España de Ecodes, analizó los consumos de combustible y las emisiones de CO₂ asociadas según los diferentes modos de conducción real de tres de los principales modelos de vehículos híbridos enchufables en el mercado. Los resultados fueron abrumadores: incluso en condiciones de prueba óptimas, las emisiones de CO₂ fueron entre un 28% y un 89% superiores a las publicadas por los fabricantes; cuando funcionaban sólo con el motor de combustión interna (modo motor), emitieron hasta 8 veces más CO₂ que los valores anunciados; y cuando en los ensayos se incluyeron aceleraciones rápidas, cargas útiles mayores o conducción en autovía, en los tres PHEV, la autonomía en modo eléctrico puro cayó hasta en un 76%, en función del vehículo y del ensayo.

Por su parte, en el curso del proyecto [LIFE GySTRA](#), Opus RSE comprobó que cuando los vehículos híbridos circulan en modo combustión (no-eléctrico), sus emisiones pueden ser tan altas o mayores que las de los vehículos de combustión tradicionales. El mismo estudio encontró que los híbridos enchufables con etiqueta CERO en realidad circulan hasta el 75% del tiempo en modo combustión, en algunas zonas de Madrid, contaminando como un vehículo análogo con etiqueta

C. Otro resultado destacable de este estudio es que las emisiones contaminantes de muchos vehículos con etiqueta ECO e incluso CERO son superiores a algunos modelos de utilitarios con etiqueta C.

Finalmente, un estudio encargado por la [Organización de Consumidores y Usuarios](#) (OCU) encontró que la mayoría de los modelos de gasolina tienen menos emisiones que los híbridos enchufables de gran cilindrada, como un Porsche Cayenne, cuando éstos agotan su batería, lo que sucede pasados unos 40 kilómetros.

5. Sobre la etiqueta Cero.

La etiqueta Cero incluye a los vehículos eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (EREV), eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía de 40 km o vehículos de pila de combustible (FCEV). Se encuentran, por tanto, entre los vehículos de esta categoría algunos que pueden funcionar como vehículos de combustión interna y emitir sustancias contaminantes en los lugares por los que circulan.

En este sentido, en el ya citado estudio del proyecto LIFE Gystra encontraron que al menos un 5,3% de los vehículos con etiqueta CERO que entran en Madrid Central lo hacen en modo de combustión, lo que induce a pensar que estos vehículos no contribuyen de ninguna manera a la reducción de emisiones en las ciudades. Según se cita en el apartado anterior sobre los vehículos híbridos enchufables, a pesar de que aquellos modelos que cuentan con una autonomía eléctrica mayor de 40 km pueden beneficiarse de la etiqueta Cero, se ha demostrado en numerosos estudios a los que hace referencia esta propuesta que las emisiones reales difieren notablemente de las especificadas por los fabricantes. Por este motivo y tal y como se expresará en el apartado que recoge la propuesta, se considera que la etiqueta Cero únicamente debe acoger a aquellos vehículos con emisiones totalmente nulas durante su propulsión.

PROPUESTA DE REFORMA Y ACTUALIZACIÓN

Teniendo en consideración las valoraciones expuestas anteriormente, desde los colectivos firmantes se propone reforma y actualizar el actual sistema de distintivos ambientales de vehículos bajo los siguientes criterios:

- **Mantener la actual clasificación para los vehículos A, B y C**, las cuales abarcan más del 90% del parque vehicular registrado.
- **Mantener el distintivo CERO** como categoría más limpia, limitando su aplicación exclusivamente para aquellos vehículos con emisiones nulas 'in situ' como son BEV y FCEV.
- **Supresión del distintivo ECO**, eliminando así la confusión actual en el imaginario colectivo con la etiqueta ECO en aras de lograr un sistema uniforme, más intuitivo, que tenga una identificación real, con criterios de clasificación objetivos al margen de la tecnología de propulsión.
- **En sustitución del distintivo ECO, incorporar un nuevo distintivo D** que permita distinguir a los vehículos de combustión interna más eficientes y menos contaminantes. Para vehículos ligeros, podrán optar a este distintivo los vehículos categoría Euro 6d y posteriores, siempre que sus emisiones de CO₂ no excedan los 95 gr/km.

Los vehículos con tecnologías alternativas actualmente englobados en el distintivo ECO (como gas o HEV) podrán optar por un distintivo D o C en función de su norma EURO y sus emisiones de CO₂.

- **Incorporar un umbral de emisiones de CO₂**, de manera que para cada categoría se han de cumplir tanto los requisitos de norma Euro correspondientes como un determinado tope de emisiones de CO₂ (medidos bajo estándar WLTP). Así el etiquetado será realmente fiel a las emisiones de NO_x, partículas y CO₂ de cada tipo de vehículo.

De esta forma a su función de clasificar contaminantes locales se suma la de limitar las emisiones de gases de efecto invernadero, a través de medidas como las zonas de bajas emisiones recogidas en el Plan Nacional Integrado de Clima y Energía (PNIEC) y en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Actualmente esa función es recogida en la Etiqueta

de Eficiencia del IDAE, cuya baremación es inversa a los distintivos de DGT, induciendo a confusión.

Clasificación ambiental DGT

• **CLASIFICACIÓN Y ETIQUETADO M1 TURISMOS (M1) Y FURGONETAS (N1)**

NOMBRE	COLOR	CATEGORIAS VEHICULOS
0		Eléctricos de batería BEV Eléctricos de autonomía extendida EREV Eléctricos híbridos enchufables PHEV autonomía igual o mayor de 40km Hidrógeno pila de combustible
ECO		Eléctricos híbridos enchufables PHEV autonomía menor de 40km Híbridos NO enchufables HEV y Etiqueta C GLP y Etiqueta C GNC y Etiqueta C
C		Gasolina EURO 4, 5, 6 Diesel EURO 6
B		Gasolina EURO 3 Diesel EURO 4, 5
A	Sin etiqueta	Gasolina EURO 0, 1, 2 Diesel EURO 0, 1, 2, 3

Etiqueta eficiencia IDAE

Eficiencia Energética

Marca	XXXXXXXXXX
Modelo	XXXXXXXXXX
Tipo de Carburante	Gasolina
Transmisión	Manual
Consumo de Carburante (litros por cada 100 kilómetros)	X litros/100km
Equivalencia (kilómetros por litro)	XX,XXkm/litro
Emisión de CO2 (gramos por kilómetro)	XXX g/km
Bajo Consumo	
-25% o menos	A
-15 a -25%	B
-5 a -15%	C
media ±5%	D
+5 a +15%	E
+15 a +25%	F
+25% o más	G
Alto Consumo	

- **Para definir los umbrales** de emisiones de CO2 (WLTP) se propone utilizar los siguientes valores límite:
 - = **0 gr/km** para distintivo CERO.
 - **> 0 y ≤ 95 gr/km** para distintivo D, categoría que recogería la mayoría de vehículos PHEV y HEV cuyas emisiones en recorridos reales pueden asemejarse a vehículos pequeños de uso generalmente urbano.
 - **> 95 y ≤ 137 gr/km** para distintivo C, que albergaría a la mayoría de vehículos de combustión interna habituales en el mercado de automoción.
 - **> 137 gr/km**, por encima de este umbral no podrán optar a un distintivo superior a B, con el fin de limitar los vehículos de alta potencia y/o masa que no contribuyan a la necesaria reducción de emisiones, sean de la tecnología que sean.
- Por último, se propone **modificar los colores otorgados a cada distintivo** reservando el color verde exclusivamente a la categoría CERO, al ser el color que tradicionalmente se identifica con los valores medioambientales.

En la siguiente tabla se recogen los requisitos del sistema actual y de la propuesta descrita, incluyendo los valores límite de CO₂.

Propuesta de actualización de los distintivos ambientales

Actual		Propuesta				
Problemas	Actual	Requisitos	Propuesta	Requisitos	Max CO₂	Soluciones
<i>La mayoría de vehículos "cero" son híbridos enchufables que si contaminan</i>	O	Eléctricos BEV/EREV Híbridos enchuf. > 40 km Hidrógeno pila de combustible	O	Eléctricos BEV Hidrógeno pila de combustible	0 gr/km	Solo los vehículos 100% cero emisiones deben recibir la etiqueta "cero"
<i>Ciertas tecnologías como el gas o los microhíbridos se clasifican como ECO aunque emitan lo mismo o más que un coche C</i>	ECO	Híbridos enchuf. <40 km Híbridos HEV Veh. a gas (GLP/GNC)	D	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
<i>Cualquier coche nuevo recibe al menos la etiqueta C, incluso los más contaminantes</i>	C	Gasolina EURO 4/5/6 Diésel EURO 6	C	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	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5	B	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5		
	A	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3	A	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3		

ecodes  GREENPEACE 

Para más información

Nuria Blázquez, Responsable de Internacional de Ecologistas en Acción,
internacional@ecologistasenaccion.org

Cristian Quílez, Experto en Políticas Públicas de ECODES
cristian.quilez@ecodes.org

Adrián Fernández, Coordinador de la campaña de movilidad de Greenpeace España
adrian.fernandez@greenpeace.org

Isabell Büschel, Directora de Transport & Environment para España
Isabell.buschel@transportenvironment.org

Carlos Bravo, Policy Expert de Transport & Environment España
carlos.bravo@transportenvironment.org