

ESPAÑA EFICIENTE

POLICY BRIEF | MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Emisiones Reales, ZBE Justas y Retrofit: Lo que Contamina Paga, lo que no Contamina Circula

"Con la mitad de dinero que cuesta subvencionar coches nuevos, reducimos emisiones en millones de vehículos que ya están circulando."

1. Resumen Ejecutivo

El sistema actual de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en España restringe el acceso a las ciudades por la antigüedad del vehículo, no por sus emisiones reales. Un coche de 2005 bien mantenido con catalizador nuevo puede emitir menos que uno de 2018 con el filtro deteriorado. Sin embargo, el primero tiene prohibida la entrada y el segundo no. Eso no es política ambiental. Es política de ventas de coches nuevos. España Eficiente propone un modelo basado en tres principios: medir lo que importa (emisiones reales, no antigüedad), actuar donde es mas eficiente (Retrofit del parque existente, no solo compra de coches nuevos) y distribuir la responsabilidad correctamente (el fabricante responde por las emisiones de lo que fabrica). El resultado es mas reducción real de contaminación, mas justicia social y menos gasto publico por euro invertido.

2. El Problema: Se Penaliza la Antigüedad, No la Contaminación

- Las ZBE actuales clasifican los vehículos por etiqueta DGT basada principalmente en el año de matriculación y la norma Euro, no en las emisiones reales verificadas del vehículo en ese momento.
- Un coche antiguo bien mantenido con catalizador nuevo puede emitir significativamente menos que uno moderno con el sistema anticontaminación deteriorado. El sistema actual no distingue entre los dos.
- Las familias con menos recursos son las mas perjudicadas: no pueden permitirse un coche nuevo pero tampoco pueden entrar con el suyo a trabajar en zonas ZBE.
- El efecto practico es una subvención encubierta a la industria del automóvil: la única forma de circular libremente es comprar un coche nuevo, con o sin ayuda publica.
- El parque automovilístico español tiene una edad media de mas de 13 años. Esperar a que se renueve de forma natural para reducir emisiones es esperar décadas.

El objetivo de la política ambiental debe ser reducir emisiones reales, no renovar el parque automovilístico.

Son objetivos distintos. Confundirlos genera políticas injustas e ineficientes.

3. La Propuesta: Cuatro Medidas Integradas

3.1 Clasificación por emisiones reales verificadas

Se sustituye el sistema de etiquetas basado en antigüedad por un sistema de clasificación basado en emisiones reales medidas:

Categoría	Emisiones reales	Acceso a ZBE	Color
Verde	Menos de 100 g CO2/km	Acceso libre. Sin restricciones.	Verde
Amarillo	100 a 160 g CO2/km	Acceso limitado o sujeto a tasa diaria de 3-5 euros.	Amarillo
Rojo	Mas de 160 g CO2/km	Acceso restringido o prohibido según la zona.	Rojo

La clasificación se asigna en función de mediciones reales mediante sensores PEMS o estaciones de medición en ciudades, no exclusivamente por la norma Euro o el año de matriculación. Un vehículo puede cambiar de categoría si mejora sus emisiones mediante Retrofit.

3.2 Programa Nacional de Retrofit

El Retrofit es la instalación de sistemas anticontaminación en vehículos existentes. Es la medida con mejor relación coste-beneficio de todo el modelo:

Actuación	Coste real	Subvención propuesta	Cobertura
Filtro de partículas (DPF)	1.200 - 2.000 euros	800 euros a fondo perdido	~50%
Catalizador avanzado	600 - 1.000 euros	400 euros a fondo perdido	~40%
Sistema SCR (AdBlue)	1.500 - 2.500 euros	1.000 euros a fondo perdido	~40-60%
Tope máximo por vehículo	—	1.500 euros	—

El modelo de financiación es mixto para garantizar tanto la justicia social como la sostenibilidad económica:

- 40-60% a fondo perdido para rentas medias y bajas con vehículos necesarios para el trabajo o en zonas sin transporte público suficiente.
- 40-60% restante mediante préstamo blando al 0-1,5% de interés a 3-5 años, con cuota de entre 20 y 30 euros al mes.

- Bonus adicional de 200-300 euros no reembolsables si el vehículo mejora de categoría de emisión tras el Retrofit.
- Clausula anti picaresca: si el vehículo se vende en los dos años siguientes, parte de la ayuda se devuelve proporcionalmente.

3.3 Responsabilidad del fabricante

El fabricante es responsable de que lo que vende cumple con las emisiones declaradas en condiciones reales de conducción:

- Mini-ITV obligatoria a los 2 años desde la matriculación para verificar emisiones reales. Coste asumido integro por el fabricante.
- Garantía obligatoria de 5 años o 150.000 km sobre todos los sistemas anticontaminación (AdBlue, filtros, catalizadores). Reparación gratuita si falla.
- Limites de desviación entre emisiones homologadas y reales: hasta 10% tolerado, entre 10-20% seguimiento obligatorio, entre 20-30% sanción económica, mas del 30% retirada temporal de homologación.
- En caso de fraude sistemático como el Dieseltgate: suspensión de comercialización, indemnizacion obligatoria y rehomologacion.

3.4 ZBE flexibles y escalonadas

Las ZBE no deben ser barreras absolutas sino instrumentos dinámicos de gestión de la contaminación:

- Acceso diferenciado por categoría de emisión real, no por etiqueta fija basada en antigüedad.
- Horarios de acceso y tarifas dinámicas que los ayuntamientos pueden ajustar según niveles de contaminación medidos en tiempo real.
- Garantía de acceso básico a servicios esenciales independientemente de la categoría del vehículo.
- Sistema digital nacional interoperable: registro por matricula, cámaras de lectura automática y app oficial para consulta ciudadana.
- Los ingresos de las tasas ZBE (estimados en 800-1.200 millones de euros anuales) se destinan parcialmente a financiar el programa de retrofit.

4. Balance Económico del Modelo

Concepto	Estimacion anual
Programa Retrofit Nacional (500.000 vehículos/año)	600 - 750 M euros
Deducciones fiscales a fabricantes por cumplimiento real	300 - 500 M euros

Fondo de transición industrial (3-5 años)	1.000 M euros/año
TOTAL COSTES PUBLICOS	~2.000 - 2.200 M euros/año
Ingresos ZBE por tasas (coches Amarillo en grandes ciudades)	800 - 1.200 M euros/año
Ahorro sanitario por reducción de contaminación	500 - 1.000 M euros/año
COSTE NETO REAL PARA EL ESTADO	~500 - 1.200 M euros/año

Coste neto de entre 500 y 1.200 millones de euros anuales.

Comparado con los 3.000-7.000 euros por vehículo que cuestan las subvenciones a coches nuevos:

el modelo retrofit reduce emisiones en millones de vehículos con mucho menor coste publico por unidad.

Es la política ambiental mas eficiente por euro invertido.

5. Ejemplo Practico: El Ciudadano con un Coche de 15 Anos

Situación	Sistema actual	Con España Eficiente
Coche de 2009 con etiqueta B o sin etiqueta	Prohibido o restringido en ZBE independientemente de sus emisiones reales.	Se miden sus emisiones reales. Si cumple, circula. Si no cumple, puede hacer retrofit.
Instalación de catalizador nuevo (400 euros)	Ningún incentivo. El coche sigue restringido por antigüedad.	Hasta 200 euros a fondo perdido + préstamo blando para el resto. Bonus si mejora categoría.
Resultado para el ciudadano	Obligado a comprar coche nuevo o dejar de circular.	Paga 0-200 euros. Su coche cumple emisiones reales. Circula libremente.
Resultado para el medio ambiente	Sin mejora inmediata. Solo cambio cuando se compra coche nuevo.	Reducción de emisiones inmediata en el vehículo existente.

6. Movilidad Compartida: Voluntaria, Incentivada y con Libertad Total

La movilidad compartida no debe ser una obligación ni un sistema de vigilancia. Debe ser una opción atractiva para quienes coinciden en ruta y horario, con beneficios reales y sin coste para quien prefiere no participar:

Tipo de viaje	Movilidad compartida	Libertad del ciudadano
---------------	----------------------	------------------------

Viajes críticos: trabajo urgente, citas medicas, emergencias	No recomendada. El ciudadano usa su coche propio o transporte publico garantizado.	Total. Nadie depende de otro para sus viajes críticos.
Rutas regulares: trabajo diario, universidad, actividades rutinarias	Opcional y voluntaria. Solo cuando hay coincidencia real de ruta y horario.	Total. Se incentiva pero nunca se obliga.
Viajes ocasionales: vacaciones, ocio, compras, visitas familiares	No se incentiva ni se registra. Cada persona gestiona su tiempo y transporte.	Total. Privacidad respetada al 100%.

Regla de oro de la movilidad compartida en España Eficiente:

Privacidad y libertad de decisión respetadas al 100%.

Eficiencia y sostenibilidad aplicadas solo donde es posible y útil.

Nunca obligatorio. Siempre con alternativas seguras.

6.1 Incentivos por participación

- Sistema de puntos acumulables por uso de rutas compartidas regulares, canjeables por descuentos en combustible, transporte publico o reducción del IVA energético.
- Ventajas fiscales para empresas que fomenten el carpooling entre sus trabajadores: bonificación en cotizaciones proporcional al porcentaje de empleados que usan movilidad compartida.
- Aparcamiento preferente y gratuito en zonas ZBE para vehículos con dos o mas ocupantes acreditados por la app.
- Sistema de reputación y confianza: valoración de conductores y pasajeros, historial transparente y mecanismo de cancelaciones para garantizar fiabilidad.

7. Incentivos al Fabricante

El modelo convierte el cumplimiento en ventaja competitiva, no solo en obligación:

- Deducciones en I+D: 5% si la desviación entre emisiones homologadas y reales es inferior al 10%, 8% si es inferior al 5%, 10% para el fabricante líder del mercado en ese ejercicio.
- Semáforo publico del fabricante: verde si cumple, amarillo si tiene desviaciones moderadas, rojo si hay incumplimientos graves. Publicado y accesible para cualquier ciudadano.
- Las marcas que cumplen tienen ventaja competitiva real en un mercado donde el ciudadano puede comparar el historial de emisiones reales de cada modelo antes de comprar.

- Seguridad jurídica: límites claros, procedimientos definidos y plazos conocidos. Los fabricantes invierten con reglas claras.

8. Base Legal Completa

Principio o medida	Marco legal
Protección del medio ambiente y ZBE	Art. 45 CE. Derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado y deber de conservarlo.
Subordinación al interés general	Art. 128 CE. Permite regular incentivos, tasas y obligaciones sobre fabricantes y transporte.
Coordinación nacional del transporte	Art. 149.1.13 CE. Sustenta sistemas nacionales de registro, etiquetado y control de emisiones.
Medición real de emisiones y ZBE	Ley 34/2007 de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.
Objetivos de reducción de emisiones	Ley 7/2021 de Transición Energética y Cambio Climático.
Restricciones y tasas por emisiones	Ley de Tráfico y Seguridad Vial (RDL 6/2015).
Mini-ITV y controles postventa	Reglamento ITV y verificaciones de vehículos (RD 920/2017).
Normas de emisiones CO2 vehículos nuevos	Reglamento UE 2019/631. Objetivos 95 g/km (actual), 49.5 g/km (2030), 0 g/km (2035).
Calidad del aire europea	Directivas UE sobre calidad del aire. Obligan a España a aplicar medidas eficaces de control.

9. Conclusión

El sistema actual penaliza la antigüedad.

España Eficiente penaliza la contaminación.

No es lo mismo. Y la diferencia la paga el ciudadano de renta media que tiene un coche de diez años bien mantenido y no puede permitirse uno nuevo.

Con la mitad del dinero que cuesta subvencionar coches nuevos, reducimos emisiones en millones de vehículos que ya están circulando.

Lo que contamina paga. Lo que no contamina circula.

Independientemente del año de matriculación.

Este Policy Brief forma parte de España Eficiente: El Modelo Completo.

Relacionado con: Energía Nacional | MEPE/IFI/SNAI | IVA Justo | Soberanía Alimentaria | Administración Digital.

España Eficiente | Modelo completo de reforma fiscal Laboral y social

Documento de trabajo. Todos los derechos reservados.