



## REGULACIONES URBANAS DEL ACCESO DE VEHÍCULOS

JULIO 2019

---

Para luchar contra la contaminación atmosférica a nivel local y promover un modelo de movilidad sostenible, a menudo es necesario adoptar medidas específicas en ciudades y zonas urbanas. UPEI, la Voz de los proveedores independientes de combustible en Europa, da la bienvenida al estudio sobre los Programas urbanos de regulación del acceso de vehículos (Urban Vehicle Access Regulations Schemes, UVARs) publicado en septiembre de 2017 y nos gustaría compartir puntos de vista adicionales con anterioridad a la publicación por parte de la Comisión Europea de un documento con directrices no vinculantes sobre las UVARs.

Las regulaciones urbanas del acceso de vehículos significan que la entrada de ciertos tipos de vehículos en una determinada zona urbana está regulada o restringida. Pueden ayudar a resolver problemas como la contaminación del aire, el ruido o el tráfico excesivo. Existen tres tipos de programas: zonas de bajas emisiones (ZBAs), peajes en vías urbanas y restricciones de tráfico<sup>1</sup>. Más de 220 ciudades europeas ya han establecido ZBAs.

Pedimos que las UVARs se basen en información fiable y criterios objetivos para lograr una transición sostenible, coste-eficiente y neutral a nivel tecnológico hacia un modelo de movilidad más sostenible, y sugerimos que se respeten los siguientes principios a la hora de establecer e implementar los programas:

- **Interoperabilidad:** mientras que las autoridades locales deberían tener toda la responsabilidad en lo que respecta al funcionamiento de los programas, asuntos como el diseño, la supervisión, la evaluación y el control del cumplimiento de los programas deberían estar coordinados a nivel europeo en lugar de a nivel nacional o local con el fin de asegurar un mínimo nivel de coherencia, permitiendo a los conductores europeos desplazarse con fluidez por toda Europa;

---

<sup>1</sup> <https://urbanaccessregulations.eu/>

- Neutralidad tecnológica: los vehículos deberían estar catalogados según su impacto medioambiental, independientemente de las tecnologías y los combustibles, y sin descartar ninguna opción. Por ejemplo, los vehículos deberían ser admitidos o no en una ZBA en concreto de acuerdo con umbrales objetivos de emisiones;
- Criterios de última tecnología basados en parámetros científicos: los umbrales de emisiones deberían establecerse según las últimas normas y reglamentos europeos sobre emisiones de vehículos y deberían adaptarse de forma periódica. Más allá de la contaminación atmosférica, si las ZBAs se entienden como una herramienta para contribuir a la consecución de objetivos climáticos, es necesario que se diseñen adecuadamente, teniendo en cuenta el impacto medioambiental de los diferentes vehículos a lo largo de su ciclo de vida;
- Predictibilidad: las decisiones relativas a las UVARs deberían ser estables en el tiempo y no estar motivadas por objetivos políticos a corto plazo; además, deberían ser comunicadas adecuadamente para ofrecer una clara señal tanto a los conductores como a los sectores implicados en la fabricación de los vehículos, servicios de movilidad, suministro de combustibles, etc.

Las UVARs deberían estar asociadas a una serie de medidas dirigidas a maximizar su aceptación y su efectividad:

- Mejora y promoción del transporte público y otros modos de transporte, así como zonas de estacionamiento de bajo coste en áreas periféricas;
- Renovación de la flota de vehículos públicos;
- Incentivos para la renovación de la flota de vehículos privados, ya que los vehículos nuevos son significativamente más limpios y más eficientes a nivel energético;
- Mejor control del mantenimiento de los vehículos;
- Gestión del tráfico y mejora de las infraestructuras.

Al establecer las UVARs, las autoridades locales deberán tener en mente los siguientes elementos:

- Se debe prestar atención a las necesidades de los diferentes grupos sociales (residentes, escuelas, negocios, personas discapacitadas, etc.) Las UVARs deberían ser socialmente justas y asequibles;
- Se debe prestar atención a los efectos en las zonas que queden fuera de los límites de la UVAR en cuestión: el tamaño de las UVARs se debería escoger adecuadamente para evitar un aumento del tráfico en la periferia y con ello, de las emisiones totales;
- El tráfico urbano no es la única fuente de contaminación del aire a nivel local: también se debe prestar atención a las medidas complementarias, como las exigencias al sector residencial.

Las revisiones periódicas deben asegurar que las ZBAs y otras UVARs sigan siendo adecuadas para sus propósitos y constituyan medidas coste-eficientes para lograr los objetivos establecidos inicialmente, a menudo asociados al cumplimiento de las normas referentes a la calidad del aire.

Los proveedores independientes de combustible en Europa están especialmente cerca de los consumidores, proporcionando un servicio y no solo un producto. Una UVAR eficaz debe ser explicada convenientemente y debe estar respaldada por los ciudadanos. En el marco de esta cercanía, las estaciones de servicio pueden ayudar a comunicar estas medidas a los consumidores. Por otro lado, las actividades de las estaciones de servicio se ven afectadas de forma indirecta por las ZBAs y por otras UVARs. UPEI y sus miembros seguirán desempeñando un papel fundamental en la transición hacia una movilidad más sostenible y, como tal, seguiremos apoyando la formulación de políticas eficaces, equilibradas y ambiciosas, que coordinen esfuerzos a nivel europeo, nacional y local.

Contacto: Cécile Nourigat, Secretaria General | +32 2 7402020 | [info@upei.org](mailto:info@upei.org)

**UPEI** representa a cerca de dos mil importadores y distribuidores, mayoristas y minoristas, de energía que suministran a los sectores del transporte y de calefacción en Europa, con independencia de los principales productores energéticos. Garantizan la relación entre productores y consumidores, utilizando su propia infraestructura con flexibilidad para hacer frente a toda la demanda de combustibles líquidos convencionales y renovables, así como a alternativas no líquidas como parte de la transición energética. Cubre más de un tercio de la demanda actual europea. La organización agrupa a asociaciones nacionales y a suministradores de toda Europa.

Los proveedores independientes de combustibles aseguran la competencia del mercado energético europeo y pueden responder rápidamente a los cambios en el suministro, contribuyendo a la seguridad a nivel local, nacional y regional. Han desarrollado y mantienen una completa infraestructura para la clasificación, el almacenamiento y la distribución de combustibles para transporte y calefacción, con el compromiso de ofrecer un servicio de alta calidad a todos los consumidores, incluyendo los situados en zonas remotas.

Desde 1962, UPEI ha defendido un escenario de mercado equilibrado y una competencia justa para asegurar un suministro asequible, sostenible y seguro de energía a los consumidores europeos. Hoy en día, en el contexto de la transición a una economía de bajo consumo de carbón, UPEI y sus miembros abordan también los desafíos de la adaptación a la gama de productos y satisfacen la demanda de los consumidores por medio de soluciones orientadas al mercado.

Con su sólido historial como pioneros en el suministro de combustibles renovables en la UE, los miembros de UPEI siguen manteniendo su compromiso de ofrecer y adoptar soluciones nuevas y rentables que promuevan aún más la eficiencia energética y reduzcan los contaminantes y las emisiones.