



MOTOR

¿Me puedo comprar un coche diésel y circular libremente?

TENDENCIA Sus ventas caen en picado pero, según la ley, son igual de 'limpios' que los de gasolina.

Félix García. Madrid

El diésel está en el disparadero. Pedro Sánchez, presidente del Gobierno; María Jesús Montero, ministra de Hacienda; Nadia Calviño, ministra de Economía; y Teresa Ribera, de Transición Ecológica (con su famosa frase "el diésel tiene los días contados", de la que ya se ha retractado) han dicho por activa y por pasiva que el impuesto del diésel, más bajo que el de la gasolina, se va a equiparar. Incluso lo afirmó Reyes Maroto, titular de Industria, pero tras reunirse con el sector del automóvil y los transportistas, dijo que "el Gobierno ni siquiera lo ha anunciado todavía".

Aún no se conoce si se va a hacer una Ley de Transición Ecológica que incluya más impuestos al diésel o si se introducirá en la Ley de Presupuestos, pero lo cierto es que el precio del gasóleo, según el Gobierno, comenzará a subir para los particulares a partir del 1 de enero, quedando excluidos los profesionales a los que el combustible suponga el 30% de sus costes.

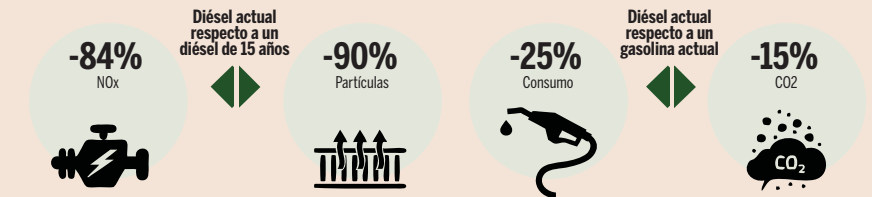
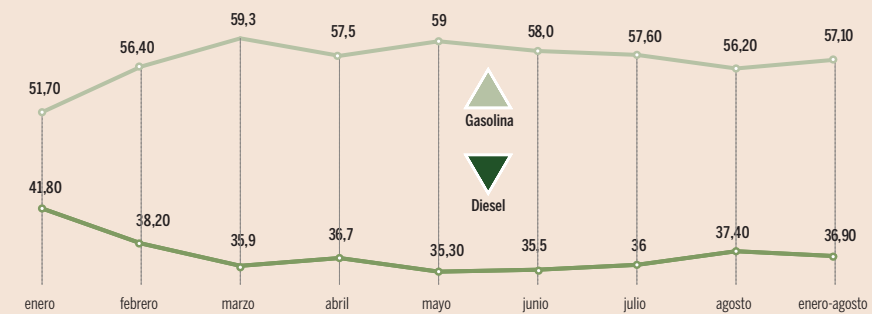
• **¿Cuánto voy a pagar más?** Si nos fiamos de la ministra Teresa Ribera, la equiparación entre diésel y gasolina se hará de forma progresiva en tres años. La diferencia de gravamen hoy entre la gasolina y el diésel es de 30,70 céntimos por litro y 40,25 céntimos/litro, respectivamente. A partir de enero, por tanto, el diésel estaría gravado con unos 3,5 céntimos el litro más que ahora. Si ponemos como ejemplo el depósito del Seat León, el coche más vendido de España este año, que tiene 50 litros, cada repostaje de combustible diésel se encarecería 1,75 euros.

• **Tengo un coche diésel, ¿soy un contaminador?** Depende de los años que tenga. Ese es el *quid* de la cuestión. Un vehículo de más de 15 años –el parque móvil español tiene de media 12 años– emite un 90% más de partículas nocivas y un 84% más de óxido de nitrógeno (NOx) que un coche que cumpla la normativa europea actual Euro VI de emisiones. Los vehículos diésel antiguos no cuentan con los catalizadores que incluyen los actuales ni con los sistemas de urea para eliminar hasta el 99% de las partículas. Es decir, un vehículo diésel actual está equiparado en emisiones nocivas con uno de gasolina actual. Ambos contaminan, pero menos que los vehículos de más de diez años.

• **El vehículo de gasolina gasta más.** Hoy por hoy, a pesar de que las mecá-

PÉRDIDA DE CUOTA

Evolución del mercado de coches nuevos en España en función del carburante.



Fuente: Anfac

Expansión

Un vehículo diésel actual emite 84% menos de NOx y que uno de gasóleo que tenga más de 15 años

Si se consuma la subida de impuestos al gasóleo, el precio del litro subirá 3,5 céntimos en enero

nicas de gasolina hayan mejorado su eficiencia, gastan más combustible. Hemos probado un Mini Clubman diésel y uno de gasolina, ambos con 192 caballos. Hicimos el mismo trayecto entre Madrid y Santa Cristina de la Polvorosa (Zamora). El primero gastó 5,8 litros por cada 100 kilómetros, mientras que el segundo promedio 7,8 litros. El primero ahorró 3,2 euros por cada 100 kilómetros, es decir, 8,64 euros en el trayecto. No sólo es más barato el diésel sino que al gastar menos, emite menos elementos contaminantes.

• **Un diésel nuevo no tiene restricciones para circular en ciudad.** Ni Madrid ni Barcelona ponen a día de hoy ninguna traba a un vehículo diésel nuevo. Por lo tanto, pueden circular libremente salvo en los episodios de alta contaminación más avanza-

dos en los que hay restricciones a los vehículos de combustión tanto de gasolina como diésel. De hecho, en situación de episodio 5 en Madrid, el más restrictivo, sólo pueden circular los vehículos calificados como Cero Emisiones y ECO, con la etiqueta azul de la DGT; es decir, híbridos y eléctricos. Los vehículos que no tengan etiqueta de la DGT, sean diésel o de gasolina, sí tienen restricciones.

• **¿Pagaré más impuestos por mi coche diésel?** A día de hoy, no. La fiscalidad del automóvil es básicamente doble y a ella están sujetos todos los vehículos. Se paga un Impuesto de Matriculación (si su coche emite más de 120 gramos de CO₂/km) y luego, cada año, se tributa el Impuesto de Circulación (Vehículos de Tracción Mecánica) que varía en función de los caballos fiscales –una fórmula arcaica indeciftable para el usuario de a pie– y de los Ayuntamientos. La idea de los ministerios de Industria y Transición Ecológica es gravar más a aquellos coches más contaminantes, a los más viejos, penalizando su uso, e incentivar la compra de vehículos de energías alternativas. De hecho, ya hay ayuntamientos que bonifican a los eléctricos con exenciones fiscales. Marcas y concesionarios piden al Gobierno que elimine el Impuesto de Matriculación y que los vehículos sólo tributen en función de su uso.

Caída continua en las ventas

La incertidumbre levantada en torno al diésel ha hecho que sus ventas estén en caída libre. De hecho, hasta agosto se han dejado por el camino más de un 30% de volumen con respecto al mismo periodo del año pasado. Así, su cuota de mercado se ha resentido. Si comenzaba enero con el 41,8% de cuota, en lo que va de año ha retrocedido hasta el 36,9%. De hecho, el pasado julio, sólo dos de cada 10 particulares eligieron un coche diésel nuevo. Sin embargo, en lo que va de año, el mercado de vehículos seminuevos diésel ha crecido un 8%. Es decir, el cliente sigue buscando la eficiencia económica. Del mismo modo, en el sector del renting, la mayoría continúa apostando por la motorización de gasóleo. En lo que va de año supone el 63,25% de las ventas por un 30,3% de las de gasolina. Aquí, los eléctricos apenas suman el 0,5% de cuota, mientras que el híbrido convencional de gasolina alcanza el 4,47%.