



:: [portada](#) :: [España](#) ::

14-04-2018

Los impuestos son instrumentos útiles para revertir esta situación

Mejor sin diésel

Nuria Blázquez

El Ecologista

En el Estado español casi el 60 % de los vehículos son diésel, lo que causa grandes problemas de contaminación ambiental. Los impuestos son instrumentos útiles para revertir esta situación, sobre todo si la recaudación fuera finalista y se invirtiera más en movilidad sostenible.

Quienes decidían comprar un coche hace quince años, casi siempre preferían un diésel. Eran un poco más caros, pero consumían menos, el combustible era más barato y eran coches más duraderos. Razones que se unían a una imagen de vehículo ecológico, que teóricamente emitía menos CO₂. No era algo casual, sino una estrategia política de la Unión Europea, que se disfrazaba de política contra el cambio climático.

Tras firmar el protocolo de Kioto en 1997, los países ricos se comprometieron a bajar un 8 % de media sus emisiones de CO₂. El sector del transporte jugaba un importante papel aquí y era necesaria una estrategia de cambio. Mientras Japón y Estados Unidos optaron por desarrollar vehículos híbridos y eléctricos, en Europa se hizo una fuerte apuesta por el diésel.

Por entonces los diésel no solo ofrecían menores emisiones de gases efecto invernadero, teóricamente, además estaban viviendo una revolución tecnológica: en 1990 Volkswagen introdujo el turbodiésel en el emblemático Golf. El resto de las marcas europeas siguieron rápidamente su estela y los vehículos diésel empezaron a ser muy atractivos. El protocolo de Kioto brindaba una oportunidad para disparar las ventas de estos vehículos, y la industria aprovechó el momento, ejerciendo un fortísimo lobby prodiésel, liderado por las marcas alemanas Volkswagen, BMW y Daimler [1].

Reducir emisiones

En 1998 la Comisión Europea y la asociación europea de fabricantes de automóviles (ACEA en sus siglas en inglés) firmaron un acuerdo [2] en el que la ACEA se comprometía a reducir a 140 gr CO₂/km (un 25 %) las emisiones de los nuevos turismos vendidos en Europa. Aunque esa parte no la escribieron, los gobiernos ofrecerían incentivos para promover los vehículos diésel.

Las ventas de coches diésel en Europa se dispararon inmediatamente. Pasaron de suponer un 20 % en los 90 a superar el 50 % en los primeros años del siglo XXI [3]. En Bélgica, Francia y Luxemburgo la media superó el 70 %, y en sus mejores años rozó el 80 % de las ventas. El Estado español seguía de cerca a este trío, con medias sobre el 70 % de ventas entre 2007 y 2011. Curiosamente, Alemania, el principal país propulsor del diésel, nunca fue uno de los países con más ventas de estos motores.



Todo cambió en septiembre de 2015, con el escándalo del Dieselgate. Por fin, fue del dominio público una denuncia hasta entonces silenciada: el motor diésel es muy contaminante y la industria automovilística no ha conseguido bajar las emisiones tóxicas de estos vehículos. Y es que, si el tráfico rodado es un adversario de la calidad del aire, el diésel es su principal enemigo. En datos, en una ciudad como Madrid el transporte rodado es responsable del 77 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno [4]. De este porcentaje, aproximadamente un 80 % proviene del diésel [5].

Los diésel ni siquiera emiten menos CO₂: según Transport and Environment, emiten incluso más dióxido de carbono [6] que los gasolina cuando se tienen en cuenta las emisiones reales y el ciclo de vida completo del vehículo.

Que paguen más

A día de hoy, sobran motivos para dejar de subvencionar el diésel: es una sustancia considerada cancerígena por la OMS [7], la UE lo considera el principal contaminante atmosférico en las ciudades y médicos y científicos [8] consideran que es el causante de graves problemas para la salud y el desarrollo humano. Necesitamos desincentivar la compra y el uso de estos vehículos. Y aquí la fiscalidad ofrece instrumentos útiles.

Se trata simplemente de revertir la situación: en lugar de subvencionar los vehículos diésel hay que penalizarlos. Y es que aunque desde 2015 haya cambiado la imagen del diésel y las ventas hayan bajado, queda mucho por hacer: en 2017 cerca del 50 % de los vehículos vendidos en el Estado español fueron diésel [9]. Una cifra muy baja comparada con la cuota 70 % que solían tener. Pero demasiado alta si tenemos en cuenta las graves consecuencias de las emisiones de estos vehículos. Y que las nuevas ventas se suman a los más de 13 millones de vehículos diésel de pasajeros [10].

En el caso del Estado español el mayor incentivo de los diésel es una rebaja del 23 % en el principal impuesto del gasoil, que hace que sea más barato que la gasolina sin plomo. Por eso, lo inminente es igualar los impuestos de gasolina sin plomo y gasoil, subiendo progresivamente los impuestos que se aplican al gasoil, para que, tras un periodo de cuatro años sean los mismos que los de la gasolina sin plomo.

Además podemos utilizar otros impuestos que pagan los vehículos en pro de una mejor calidad del aire. Para ello se debe reformar los impuestos de matriculación y el de circulación.

Penalizar los diésel

El impuesto de matriculación actualmente grava en base a las emisiones oficiales de CO₂ de los



vehículos. Deja exentos de pago a los vehículos con menos de 120 gr CO₂/km, un límite obsoleto que en estos momentos cumple más del 75 % de los vehículos nuevos. Habría que reformularlo de manera que solo los vehículos 0 emisiones estén exentos, además de introducir una penalización para los vehículos diésel, una opción que ha sido aplicada con éxito en Holanda y Finlandia.

Por último, el impuesto de circulación también necesita una profunda reforma, utilizando un modelo similar al propuesto para el impuesto de matriculación: tipos determinados por emisiones de CO₂ y una penalización a los vehículos diésel.

Transporte público

Las posibilidades de los impuestos en la mejora de la calidad del aire no solo están en gravar lo que contamina, sino que además permiten utilizar lo recaudado en inversiones que consigan nuestro objetivo. En Ecologistas en Acción, sabemos que las inversiones que más contribuyen a mejorar la calidad del aire son las que minimizan el tráfico motorizado. Es decir, una apuesta firme por hacer que caminar e ir en bicicleta sean opciones atractivas, cómodas y seguras. Esto acompañado de una mejora en el transporte público que haga que sean mejores opciones que el vehículo privado. Y, por supuesto, adaptar el transporte público a las necesidades de sus principales usuarias: las mujeres.

Artículos relacionados

- [\[Informe\] Mejor sin diésel](#)

Notas

[1]

<https://www.theguardian.com/environment/2015/sep/22/the-rise-diesel-in-europe-impact-on-health-pollution>

[2] La Comisión y la ACEA llegan a un acuerdo sobre las emisiones de CO₂ de los automóviles.

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-98-734_en.htm?locale=en

[3] Share of diesel cars in Western Europe. ACEA

[4] Ayuntamiento de Madrid. Estrategia Local de Calidad del Aire.

http://www.mambiente.munimadrid.es/opencms/export/sites/default/calair/Anexos/Estrategia_local_calidad_aire.pdf



[5] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-238_es.htm

[6] Transport and Environment Diesel: The true dirty story:
<https://www.transportenvironment.org/publications/diesel-true-dirty-story>

[7] https://elpais.com/sociedad/2012/06/12/actualidad/1339526675_079200.html

[8] <http://www.creal.cat/projectebreathe/contaminacion.html> y
<https://doctorsagainstdiesel.uk/#WhyDiesel>

[9] https://elpais.com/elpais/2017/07/14/masterdeperiodismo/1500039818_890950.html

[10]
http://www.acea.be/uploads/statistic_documents/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2017.pdf

Nuria Blázquez. Área de Transporte de Ecologistas en Acción.

Fuente: [Revista Ecologista nº 95](#).