

EXENCIÓN DEL IVA A LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y MAYORES GRAVÁMENES PARA LOS VEHÍCULOS CONTAMINANTES

Freno en seco a la contaminación del transporte



Ricardo Fraguas Poole

Es lo que sucede en Noruega, el país líder europeo en la venta de vehículos eléctricos. A pesar de ser un país productor de petróleo, Noruega ejerce un tratamiento de los vehículos contaminantes y no contaminantes coherente con sus compromisos europeos y globales para la reducción de emisiones. Tal es así que, en el país escandinavo, además de todos los beneficios, ventajas y satisfacciones, que conlleva la conducción de un vehículo eléctrico – prestaciones, reducción a cero de las emisiones contaminantes, reducción de la contaminación acústica, ahorro en combustible y mantenimiento- y de la posibilidad de utilizar energía 100% limpia y renovable, que puede también ser producida en los centros de trabajo y en los domicilios particulares, los vehículos eléctricos resultan más baratos que los vehículos con motor de explosión.

Pongamos un ejemplo real, el Volkswagen Golf TDI 2.0 que en España cuesta desde 24940 euros, el mismo coche en Noruega cuesta más del doble: 51846 Euros. Así, en Noruega, mientras que el Golf más básico de motor de explosión, el 1.2 TSI de 105 CV y un par motor máximo (empuje) de 179 Nm cuesta desde ¡30881 euros!, la versión 100% eléctrica del Golf con 115 CV de potencia eléctrica y un par de 270 Nm cuesta 30900 euros.

En Noruega, el pasado mes de Julio, el nº1 en ventas, por delante de cualquier otro coche de cualquier marca y motorización, fue el Volkswagen e Golf 100% eléctrico con 391 unidades vendidas. El modelo BMW más vendido ya es el BMW i3, también 100% eléctrico.

La rápida transición a un transporte personal por carretera más racional y sostenible parece que pasa necesariamente por “el bolsillo”.

Una clara y contundente ventaja económica, a la hora de adquirir el vehículo, sumada a todos los otros beneficios -pero aún por descubrir por los nuevos usuarios de los vehículos eléctricos- es condición imprescindible para una aceleración en la erradicación de los vehículos contaminantes y de la dependencia de las fuentes no renovables para el transporte de personas y mercancías por carretera.

El Profesor [José María Martínez-Val](#), Doctor Ingeniero industrial, Catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid, máximo responsable de la Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial y que presenta y dirige el Simposio Internacional del Vehículo eléctrico [Electricity and vehicles: one world in the future](#) de la UIMP, en el [Palacio de la Magdalena de Santander](#), me comenta que cree que es conveniente seguir los pasos de Noruega.

“Indefectiblemente tenemos que ir por ahí. En un entorno urbano como Madrid que tiene serios problemas de contaminación, sobre todo de partículas, es totalmente necesario” “En algunas ciudades alemanas se va a prohibir todo el tráfico de vehículos que no sean eléctricos...” “El sistema está en una situación un poco podrida entre otras cuestiones por falta de comunicación adecuada entre el Ministerio y las eléctricas.”

Por su parte el responsable de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, [Mario Armero](#), que destaca la importancia de la industria española en la fabricación de vehículos eléctricos, no ve nada fácil alcanzar en corto plazo en nuestro

país un marco regulatorio, para el impulso de la movilidad sostenible, semejante al Noruego.

En el rincón de Alfonso XIII, en el Palacio de la Magdalena de Santander, a pocos metros de una primera muestra de vehículos eléctricos, Mario Armero me avanza que el plan de impulso al vehículo alternativo para el 2015 presentado al Ministro Soria no incluye la propuesta de la exención de IVA para los vehículos eléctricos y mucho menos la recomendación de gravar más los vehículos contaminantes:

“No creo que en España sea el momento de implantar el esquema Noruego. No creo que haya que penalizar las otras tecnologías. El principal problema en España, en este sentido, es que más del 50% de los coches tienen más de 10 años de antigüedad. No tiene nada que ver un coche de gasolina o diésel de hace 16 años con uno fabricado hace 3. En términos de emisiones, consumo y seguridad.” “El principal objetivo debe ser la renovación del parque”. “De poco sirve dar más incentivo a la venta si no existe una infraestructura de recarga suficiente –también en casa-. Por eso proponemos un Plan de impulso global que contempla ayudas, a la compra, a la infraestructura de recarga, y exenciones fiscales y otros beneficios.”

El Simposio Internacional del vehículo eléctrico consta de cuatro jornadas e incluye la participación de representantes de los principales fabricantes de automóviles eléctricos, empresas productoras y distribuidoras de energía y expertos de la tecnología de almacenamiento energético y recarga. Está prevista la muestra de los vehículos 100% eléctricos de Nissan, Renault, BMW y Mitsubishi.

Tanto José María Martínez-Val como Mario Armero están convencidos que es fundamental que las administraciones públicas migren de forma inmediata su parque móvil al vehículo eléctrico.

Con nuestra enhorabuena por la convocatoria, deseamos que el encuentro del vehículo eléctrico de la Magdalena sea lobby eficaz y contribuya a acelerar el cambio hacia una generación y uso más racional y sostenible de la energía, también para el transporte.
