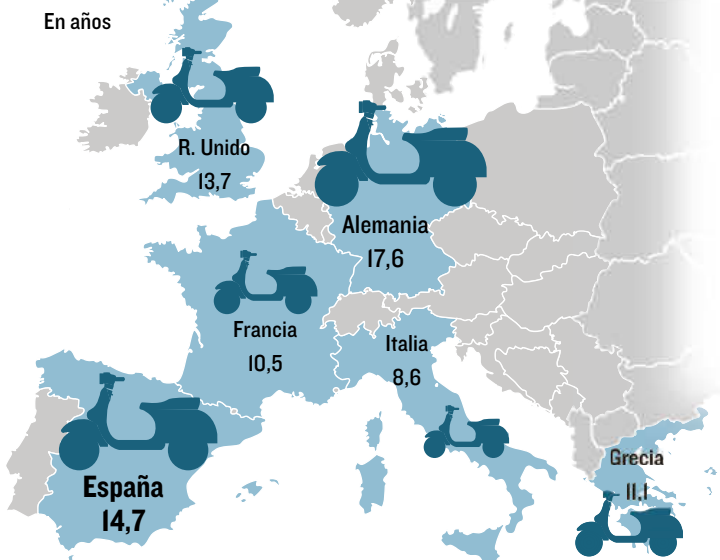


## MOTOR

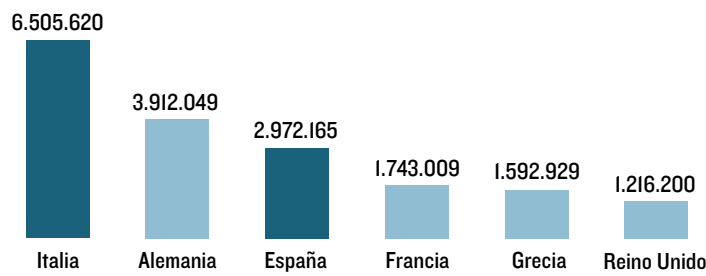
## VEHÍCULOS MÁS VIEJOS Y MENOS SEGUROS

## ● EDAD MEDIA DE LAS MOTOCICLETAS



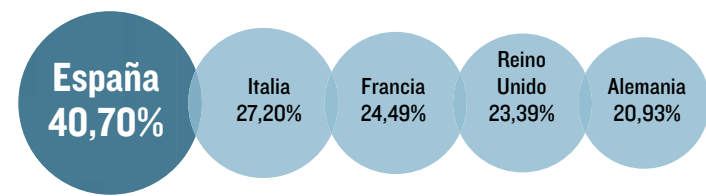
FUENTE: ANESDOR-ACEM.

## ● PARQUE DE MOTOCICLETAS



## ● CARGA FISCAL MÁXIMA EN LA 1ª MATRICULACIÓN

Moto de 250 a 500 c.c.



EL MUNDO

# Las motos españolas, campeonas en impuestos y de las más viejas

El sector no quiere planes temporales de ayudas y reclama una reforma fiscal

## FÉLIX CERESO MADRID

«Nos preocupa especialmente la antigüedad de las motos que circulan en España, porque ni tienen la seguridad ni el rendimiento medioambiental de las nuevas», se lamentaba ayer José María Riaño, secretario general de Anesdor, la asociación de empresas las *dos ruedas*. Y es que con 14,7 años de media –el mismo valor que hace un año– sólo en Alemania –donde la moto tiene un uso mucho más ocasional– cuentan con vehículos más longevos.

Riaño teme que la caída de las ventas (-7,8%) del primer semestre, agrave la situación. «Y tampoco ayuda a renovar el parque el auge de los modelos de segunda mano», dice. En 2008, se vendían el mismo número de motos usadas que nuevas. Ahora, ese ratio está en 2,2.

El problema añadido es que esa antigüedad es una de las razones que explican el alto nivel

de absentismo de estos vehículos a la hora de pasar la ITV. Según Aeca-ITV, la patronal que representa a los centros, hasta el 50% de las motos y el 90% de los ciclomotores en circulación no han pasado el examen.

«La mejor manera de rejuvenecer el parque sería acometer una reforma fiscal que elimine el impuesto de matriculación y traslade la carga impositiva al de circulación pero, como pide Bruselas, vinculándolo a criterios medioambientales. También habría que reducir al 50% la tasa de matriculación. E incluso así, las arcas del Estado ingresarían más» proponía el secretario de Anesdor.

Según las cifras de la asociación, en España un *scooter* de 300 centímetros paga más impuestos que un coche con motor de 1,6 litros de cilindrada. Y ponen más ejemplos de esa discriminación: en el nuevo impuesto

sobre el CO2 que ha diseñado la Generalitat catalana, una moto pagará por cada gramo emitido cuatro veces más que un coche.

La comparación exterior tampoco resiste. Puestos a comprar un modelo de entre 250 y 500 cc de cilindrada, la carga fiscal en la

**85%** del mercado. Está en manos del cliente particular. Las motos más vendidas (52%) tienen hasta 125 cc.

primera matriculación puede llegar al 40,7% en España. Quien más se acerca es Italia, pero 13 puntos por debajo, y en Alemania se abona apenas la mitad.

El sector, en cambio, no es partidario de los tradicionales planes de

ayuda similares al Pive para los coches. «Ni los hemos pedido, ni los pediremos. Son pan para hoy y hambre para mañana, pues desplazan de forma artificial la demanda de un periodo a otro» apunta en este sentido César Rojo, presidente de Anesdor y director de KTM España. Aunque la opinión cambia si se trata de «programas que se mantengan en el tiempo con carácter estructural y, además, tengan en cuenta las especificidades de las motocicletas».

En este sentido, Rojo señaló que la primera prioridad de la asociación es «mantener una relación directa, primero con el Gobierno español y luego con Bruselas». Un papel que se ha visto reforzado de forma sustancial después de que Anesdor haya sido elegida para representar a todas las asociaciones nacionales en el comité ejecutivo de Acem, la patronal europea de las dos ruedas.

## EL EFECTO DE LAS NUEVAS NORMAS

La patronal Anesdor esperaba que la venta de motos habría superado ya la entrada en vigor de la norma Euro4, que adelantó muchas compras a finales de 2016. Sin embargo, se sigue sufriendo la subida en los precios de venta –entre 300 y 500 euros– como consecuencia de los elementos de seguridad, caso de la frenada combinada o el antibloqueo de frenos ABS, que venían implícitos en el cambio. Algo que ha afectado sobre todo a los modelos de

menos cilindrada. Los ciclomotores, en cambio, crecen un 20,1% porque venían de niveles muy bajos y porque, para ellos, la Euro4 será obligatoria en 2018. Sufrirán menos ya que el cambio tecnológico que acarrea es inferior y las marcas ya han ‘digerido’ su implementación en las motos. Tras estos resultados, Anesdor espera que 2017 acabe con 146.300 motocicletas vendidas (-5%) y 20.100 unidades (+17%) de los vehículos de hasta 50 cc. El mercado total retrocedería tres puntos respecto a 2016, hasta los 166.400 vehículos.

## SÍ AL PLAN MOVEA, PERO CON MATICES

Riaño se felicitó por la llegada del Plan Movea para vehículos alternativos, aunque sus fondos sean limitados y, por tanto, tengan poco recorrido. Pero lamenta que los ciclomotores hayan sido excluidos cuando en el anterior Movea sí entraban. Y cuestiona que el límite en el precio de las motos eléctricas se haya situado en 8.000 euros (sin impuestos). «Esto deja fuera de las ayudas a los modelos con mayor carga tecnológica, también con

mayor autonomía, que permiten usarlas en la periferia de la ciudades». En lo que llevamos de año, la venta de motocicletas eléctricas se ha incrementado en un 50%, hasta las 1.227 unidades, sobre todo por las nuevas formulas de movilidad, como la moto compartida. Riaño aseguró que ultiman un etiquetado ecológico que sería igual al de los coches en nomenclatura, aunque no en emisiones, ya que la fórmula es, como en aquellos, dividir el parque de vehículos en dos mitades y etiquetar sólo a los que están en la más eficiente.

## Tesla empeora en los test de seguridad del Model S

## EL MUNDO MADRID

El fabricante de vehículos eléctrico sufrió ayer un contratiempo al obtener malos resultados para su berlina Model S en los test de seguridad que realiza el Instituto de Seguridad Vial de EEUU (IIHS, por sus siglas en inglés).

El modelo empeoró su puntuación, a pesar de que la marca había implementado mejoras en aquellas áreas en las que falló en 2016. Es el caso de los cinturones de seguridad, que permitían –y permiten– que los *dummies* de los ensayos tengan demasiado recorrido hacia delante.

A esta deficiencia se ha unido el mayor daño recibido por las ruedas en un test que simula un golpe contra un poste o una farola, uno de los más exigentes. Superaron con mejor nota este test otros vehículos –y rivales– como el Lincoln (marca *premium* de Ford) Continental, el Mercedes Benz Clase E o el Toyota Avalon.

Esto contrasta con la máxima nota que en 2013 obtuvo el Model S en las pruebas que realiza la NHTSA, el equivalente a la DGT en EEUU. Tesla argumentó que el Model S consiguió «la mejor nota en todas las pruebas menos en la frontal lateral».

Tesla sufre este contratiempo el mes que inicia las entregas del Model 3 (el más económico) y con la desconfianza de Wall Street, donde sus títulos han caído más de un 12% esta semana, siendo superada de nuevo por General Motors. En abril, la compañía de Elon Musk había superado a ésta en capitalización.

**PICK-UP.** A partir de hoy estos vehículos serán considerados como turismos al entrar en vigor la normativa de la DGT. Este cambio afecta al uso de carriles, los adelantamientos o las velocidades máximas. No afecta, sin embargo, en lo referente a fiscalidad o a periodicidad de las ITV. / E. P.

**DGT.** Quiere realizar 100.000 test de drogas este año y llegar en 2018 a 150.000, según indicó Gregorio Serrano, director general de Tráfico. Incidió en su efectividad. Y es que el 98% de las pruebas confirman el positivo del primer test realizado al conductor. / E. M.

**FRANCIA.** Planea prohibir la venta de coches diésel y gasolina a partir de 2040, según afirmó Nicolas Hulot, ministro de Transición Ecológica y Solidaridad, que anunció incentivos para cambiar los diésel de antes de 1997 y los gasolina de antes de 2001. / AFP