

Sota la premissa "qui contamina, paga", el Govern espanyol ultima un nou cànon que afectarà els vehicles de gran cilindrada i també els de motor dièsel. Els fabricants i usuaris dels tot terreny tornen a sentir-se estigmatitzats pels moviments ecologistes i reivindiquen que ells són els primers interessats a protegir la natura de què gaudeixen.

Impostos amb tracció a les quatre rodes

Cotxes de gran cilindrada, vehicles tot terreny i... fins i tot els dièsel. El Ministeri de Medi Ambient ha assenyalat amb el dit els que considera els principals "culpables" del canvi climàtic induït pel transport rodant. Per fer front a l'augment constant de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle que emeten els tubs d'escapament de vehicles, la ministra Cristina Narbona estudia la possibilitat d'importar una controvertida mesura que ja funciona en grans feus de la lluita contra la contaminació procedent de l'ús del vehicle privat, com França o el Regne Unit: un impost que gravi la matriculació de determinats vehicles. Mentre Medi Ambient, Indústria i Hisenda ajusten les seves agendes per avançar en la reforma del nou sistema d'impostos, fabricants i usuaris posen el crit al cel. Creuen que, novament, els ha tocat pagar el beure.

Qui contamina, paga. La intenció de l'executiu espanyol de gravar amb una ecotaxa els cotxes dièsel, els que superen els 2.600 centímetres cúbics i els vehicles tot terreny ha irritat un sector de l'automoció autòcton, el qual, de fet, ja fa temps que trontolla. Amb aquesta mesura es vol intentar igualar aquesta fiscalitat a la d'alguns homòlegs europeus en la frenètica cursa per reduir les emissions de diòxid de carboni, per complir, així, amb les exigències del protocol de Kyoto en els terminis previstos. Actualment, el sistema d'impost incentiva la compra dels cotxes dièsel. Mentre els vehicles de menys de 2.000 centímetres cúbics

amb aquest motor paguen un 7% d'impost de matriculació i un 12% si supera aquesta cilindrada, els de gasolina abeixen el llistó impositiu fins al llindar dels 1.600 centímetres cúbics. Amb la nova reforma a la mà, siguin de gasolina o de dièsel, els cotxes de menys de 1.600 centímetres cúbics pagarien el 7% i els que tinguin una cilindrada d'entre 1.600 i 2.500 centímetres cúbics, el 12%. Els avantatges fiscals dels dièsel tenen els dies comptats.

Els dièsel, en el punt de mira. Tot i que aquest tipus de motors són més ecològics que no pas els de benzina en termes d'emissions de diòxid de carboni –menys consum, menys emissions–, un motor dièsel pot arribar a emetre fins a sis vegades més partícules microscòpiques que els de gasolina. Tal com explica Vicenç Vilana, responsable de Residus d'Ecologistes en Acció, "més del 70% de la contaminació causada pel trànsit rodant a Barcelona i la seva àrea metropolitana es deu a les partícules en suspensió inferiors a 10 micres", que són les més perilloses per a la salut humana.

Pel que fa als vehicles de major cilindrada, per als ecologistes la relació causa-efecte és clara: "de benzina o dièsel, com més potència, més contaminació. I si algú vol comprar un vehicle que contamina, ha de pagar". Amb la vista posada en els tot terreny, els usuaris d'aquest tipus de vehicles se senten, de nou, "els dolents de la pel·lícula", com explica Eduard Domènech, secretari de l'Associació d'Usuaris del Tot Terreny.

"En el rànquing d'emissions de CO₂ a l'atmosfera, el primer vehicle 4x4 es troba al lloc 24!" –exclama–. "I això que, a mi, al meu tot terreny m'hi caben set persones", afegeix, per explicar el que consideren una "acusació demagògica, sense cap tipus de sentit". I és que les coses no són tan evidents si ens posem a comparar algunes gammes altes de turismes i models tot terreny. Per posar-ne un exemple, mentre el Pathfinder, l'emblema de Nissan en 4x4, té un nivell d'emissions de diòxid de carboni de 238 grams per quilòmetre, l'esportiu de la Classe R de Mercedes arriba als 253 grams en la seva versió dièsel i als 276 en els motors de gasolina. Per això,



en aparent concordança amb les reivindicacions dels usuaris, els ecologistes també consideren que la finalitat última de la llei que s'està cuinant als fogons dels diversos ministeris "és una absurditat, ja que s'hauria de basar en els índexs la contaminació a l'aire" per poder gravar fiscalment els cotxes que realment contaminen, segons Vicenç Vilana, qui, tot i això, es mostra clarament favorable a establir un cànon mediambiental en aquesta línia.

Impost 'light'? Mentre l'estat espanyol s'afanya per trobar la fórmula magistral per gravar els vehicles que més contaminen, altres països europeus ja han incorporat l'ecotaxa a la seva fiscalitat. És el cas de França, que ja ha acofet fiscalment "la moda dels tot terreny", o Anglaterra. Richmond upon Thames, una localitat residencial d'alt nivell al sud-oest de Londres, ha anunciat que, a partir del mes de gener, els residents que tinguin dos cotxes que siguin considerats "molt contaminants" passaran de pagar 300 euros anuals a

"Ni nets, ni segurs, ni de moda"

Ecologistes de Bèlgica, Finlàndia, França, Suïssa, Suècia, el Regne Unit i els Estats Units i també de l'estat espanyol han unit les seves forces en la Plataforma Internacional Contra els 4x4. Sota el lema "Not safe, Not clean, Not cool", aquesta plataforma reivindica la seva oposició a l'ús indiscriminat dels vehicles tot terreny i denuncia que es tracta d'un perfecte exemple d'ineficiència i de model de transport insostenible, tan social com ambientalment. Les accions no s'han fet esperar. El passat 12 d'octubre, durant la celebració del Saló Mundial de l'Automòbil a París, els "cascos verds" van irrompre al certamen per fer sentir la seva veu davant dels principals constructors d'aquests tipus de vehicles.

abonar-ne més de 1.000. En contraposició, els vehicles ecològics, elèctrics o híbrids quedaran exempts d'aquests impostos o només n'haurien d'abonar la meitat.

Segons Jordi Roca, professor de Teoria Econòmica de la UB, "cada cop hi ha més acord que la fiscalitat ambiental pot ser una eina, complementària a d'altres, dins la política ambiental". I mira cap a Alemanya, on "l'impost de circulació és major o menor depenent de les emissions de diòxid de carboni esperades de cada vehicle". La proposta del ministeri de Narbona apuntaria, no obstant això, a encarir l'impost de matriculació i no el de circulació, motiu pel qual només es paga en adquirir el vehicle i no cada any en concepte de drets de circulació. Responent a la qüestió clau, com es podria introduir aquesta reforma fiscal en el context legal estatal, Roca explica que si l'ecotaxa grava l'impost de matriculació, la recaptació aniria a càrrec del Govern estatal, mentre que si es fa a través de l'impost de circulació, la recaptació serà d'àmbit local. "Per poder introduir canvis en aquesta estructura caldria canviar la llei d'hisendes locals", conclou. Sigui com sigui, Roca assegura que l'objectiu d'aquests impostos ambientals "penalitzava fiscalment alguns béns i activitats, però amb l'objectiu final d'incentivar un canvi de comportament".

Efectes secundaris. Lluny de causar l'efecte desitjat, però, l'anunci de la futura aplicació d'un impost especial no ha fet parar de créixer el parc de 4x4. Durant el passat mes d'octubre es van matricular a l'estat un total d'11.540 vehicles tot terreny, un 35,9% més que en el mateix mes de l'any passat. Aquesta darrera xifra evidencia l'espectacular auge d'aquest tipus de vehicles. Per a Eduard Domènech, representant dels usuaris, si finalment entra en vigor aquesta normativa, "tindrem un problema afegit, ja que els sectors agrari, forestal i ramader s'han convertit en terciaris i necessiten els 4x4 tant per al seu dia a dia com perquè la clientela pugui accedir al seu negoci". Un efecte secundari que, sens dubte, caldrà estudiar.

Laura de Andrés Creus

