

Consumo / Industria Automotriz

Cambios normativos y demanda de automóviles

Expansión (España)

Juan Ramón García

¿Compró usted un automóvil en 2018? Si lo hizo, ¿fue una decisión tomada con antelación? ¿O se vio incentivado a adelantarla por la propaganda de fabricantes y distribuidores, que anunciaba reducciones suculentas de los precios impulsadas por la entrada en vigor a partir de septiembre del nuevo ciclo de homologación de emisiones, conocido como WLTP por sus siglas en inglés? Si modificó sus hábitos de compra, sepa que no fue el único. [Un estudio reciente de BBVA Research](#) muestra que, en ausencia del WLTP, se habrían matriculado entre 35.000 y 40.000 turismos más a partir de septiembre, que fueron comercializados en julio y, sobre todo, agosto.

¿Qué es el WLTP? Desde septiembre del pasado año, todos los turismos matriculados deben ser homologados de acuerdo con un nuevo protocolo, que mide el consumo de combustible y las emisiones contaminantes y de dióxido de carbono (CO₂) mediante pruebas de laboratorio más realistas que las efectuadas en el ensayo NEDC, vigente desde la década de 1980.

Como resultado de la aplicación del WLTP, las emisiones de CO₂ de un turismo pueden diferir de las reportadas por el NEDC. En particular, el volumen de emisiones de CO₂ de algunos automóviles homologados de acuerdo con el WLTP -sobre todo, aquellos que incorporan un mayor equipamiento tecnológico- podría ser hasta un 20% mayor que en el ensayo NEDC. Dado que el tipo impositivo del impuesto de matriculación en España depende de la cantidad de CO₂ que emita el vehículo, la entrada en vigor del WLTP podría encarecer la compra y, por tanto, menoscabar la demanda de turismos. Este hecho, unido a la necesidad de liquidar las existencias de automóviles no homologados, se tradujo en un impulso comercial por parte de las marcas y los concesionarios durante el segundo y tercer trimestre de 2018 que se saldó con un repunte notable de las ventas en los ocho primeros meses del año.

El crecimiento del 7% de las matriculaciones de turismos en 2018, hasta superar 1,3 millones de unidades, fue compatible con una reducción abrupta de la demanda de motores de gasóleo, que apenas representaron una tercera parte de los automóviles vendidos el pasado año. ¿Por qué la cuota de mercado de los vehículos diésel ha retrocedido a la mitad desde 2010 hasta situarse en cifras de mediados de la década de los 90? Además de la caída del rodaje medio anual, que dificulta la amortización del sobre coste de compra respecto a los turismos de gasolina, y la aparición de nuevas tecnologías de propulsión cada vez más asequibles, la pérdida de atractivo de los motores de gasóleo tiene su origen en el endurecimiento de la normativa medioambiental tras el caso de falsificación del volumen de emisiones contaminantes, conocido como *dieselmGate*, en septiembre de 2015.

Tanto los cambios regulatorios adoptados desde entonces como la expectativa de nuevas medidas que encarezcan, dificulten o incluso impidan la movilidad de los automóviles diésel han condicionado su demanda relativa. Al respecto, destacan el papel desincentivador de las restricciones al tráfico que han aprobado algunas grandes ciudades (como París o Madrid) para cumplir con la normativa europea de calidad del aire, las propuestas incluidas en proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, tendentes a limitar a corto plazo la circulación de vehículos de combustión interna en los municipios más poblados y a prohibir su comercialización a largo plazo, o la intención de equiparar el impuesto de hidrocarburos entre carburantes.

La base de datos global de eventos, idioma y tono (GDELT, por sus siglas en inglés), que recopila información en tiempo real de los medios de comunicación sobre millones de temáticas y permite construir indicadores de sentimiento o atractivo, confirma que el episodio del *dieselmGate* y la reacción posterior de las autoridades han tenido repercusiones negativas y permanentes en la percepción de los consumidores españoles sobre los turismos diésel. Desde finales de 2015, se detecta una corriente de opinión desfavorable respecto a los motores de gasóleo en la prensa que neutraliza las noticias positivas y desincentiva, por tanto, su compra. Este resultado sugiere que la desdieselización del parque de automóviles continuará en 2019 y 2020, aunque probablemente a un ritmo menor. ¿Contribuirá usted a este proceso?

Creando Oportunidades

Artículo de prensa – 25 de febrero de 2019

AVISO LEGAL

El presente documento, elaborado por el Departamento de BBVA Research, tiene carácter divulgativo y contiene datos, opiniones o estimaciones referidas a la fecha del mismo, de elaboración propia o procedentes o basadas en fuentes que consideramos fiables, sin que hayan sido objeto de verificación independiente por BBVA. BBVA, por tanto, no ofrece garantía, expresa o implícita, en cuanto a su precisión, integridad o corrección.

Las estimaciones que este documento puede contener han sido realizadas conforme a metodologías generalmente aceptadas y deben tomarse como tales, es decir, como previsiones o proyecciones. La evolución histórica de las variables económicas (positiva o negativa) no garantiza una evolución equivalente en el futuro.

El contenido de este documento está sujeto a cambios sin previo aviso en función, por ejemplo, del contexto económico o las fluctuaciones del mercado. BBVA no asume compromiso alguno de actualizar dicho contenido o comunicar esos cambios.

BBVA no asume responsabilidad alguna por cualquier pérdida, directa o indirecta, que pudiera resultar del uso de este documento o de su contenido.

Ni el presente documento, ni su contenido, constituyen una oferta, invitación o solicitud para adquirir, desinvertir u obtener interés alguno en activos o instrumentos financieros, ni pueden servir de base para ningún contrato, compromiso o decisión de ningún tipo.

Especialmente en lo que se refiere a la inversión en activos financieros que pudieran estar relacionados con las variables económicas que este documento puede desarrollar, los lectores deben ser conscientes de que en ningún caso deben tomar este documento como base para tomar sus decisiones de inversión y que las personas o entidades que potencialmente les puedan ofrecer productos de inversión serán las obligadas legalmente a proporcionarles toda la información que necesiten para esta toma de decisión.

El contenido del presente documento está protegido por la legislación de propiedad intelectual. Queda expresamente prohibida su reproducción, transformación, distribución, comunicación pública, puesta a disposición, extracción, reutilización, reenvío o la utilización de cualquier naturaleza, por cualquier medio o procedimiento, salvo en los casos en que esté legalmente permitido o sea autorizado expresamente por BBVA.

INTERESADOS DIRIGIRSE A:

BBVA Research: Calle Azul, 4. Edificio La Vela – 4ª y 5ª planta. 28050 Madrid (España)
Tel.: +34 91 374 60 00 y +34 91 537 70 00 / Fax: +34 91 374 30 25
bbvaresearch@bbva.com www.bbvaresearch.com

