



## **FORO CVO: PERFILANDO LA NUEVA FISCALIDAD**

### **Fiscalidad, caída del diésel, híbridos y eléctricos...cuatro responsables de flota nos dan su opinión sobre los temas candentes y el futuro del renting**

Madrid, 3 de abril de 2017.- El foro 'Perfilando la nueva fiscalidad del automóvil', organizado por el Observatorio del Vehículo de Empresa CVO y promovido por Arval, ha reunido a representantes de la industria del automóvil y a responsables de flota.

En una de las mesas del foro, responsables de flota de empresas de diversos tamaños (entre 5 y 3.500 vehículos) nos contaron sus necesidades y retos futuros. En una mesa moderada por Juan Arús, director de la revista 'Fleet People', **Carlos Botín**, director financiero corporativo de Pascual; **Mariano Tristán**, European fleet manager en Eli Lilly; **Fernando Latorre**, director financiero Agility; y **Ramiro Mansanet**, director general de Newspress España; debatieron largo y tendido.

En la primera mesa de este foro **Mario Armero**, vicepresidente ejecutivo de Anfac; **Germán López Madrid**, presidente de Aniacam; **Blas Vives**, secretario general de FACONAUTO; **Tomás Herrera**, director general de Ganvam; y **Agustín García Gómez**, presidente de la Asociación Española de Renting; ya habían desgranado las necesidades del sector y propuesto medidas en un momento en el que se está planteando una reforma de la fiscalidad del automóvil.

#### **La fiscalidad del vehículo de empresa**

La mesa comenzó con una interesante pregunta: "¿Está la fiscalidad del vehículo de empresa relacionada con su peso en la economía?". Fernando Latorre echa de menos "incentivos sobre el IRPF para coches poco contaminantes, para que se haga más atractiva esa remuneración flexible con coches eléctricos e híbridos". Mariano Tristán no era de la misma opinión: "Creo que la fiscalidad, en términos de beneficio en especie para un empleado cuando tiene un coche de empresa, es la más baja de Europa. Ahí nos tratan bastante bien. Si me gustaría más agresividad en acciones para favorecer el coche privado y que los fabricantes se pongan las pilas para que los coches híbridos sean más baratos".

Mariano Tristán tiene muy claro que "no hay que pensar que Hacienda nos va a favorecer, no lo ha hecho nunca. Va a cuadrar su presupuesto, y una forma de cuadrarlo es el automóvil". Sin embargo, Ramiro Mansanet considera que "hay que llorarle" al Estado. No creo que consigamos bajar impuestos, pero no hay que dejar de intentarlo para que, como decía el señor Armero, por lo menos no nos los suban, lo que ya es un éxito".

#### **¿Ha llegado el fin del reinado del diésel en las flotas?**

Todos los ponentes coincidieron en vaticinar el fin del dominio del diésel en las grandes flotas. Para Ramiro Mansanet, "a corto y medio plazo la solución pueden ser los coches alimentados por gas". Mariano Tristán contó que "hace un año y medio cambiamos todos los coches de Lilly a la vez, unos 3.500, así que tengo hasta el 2020 para pensar qué hacer. A día de hoy no haría una flota diésel en 2020, creo que volveremos a la gasolina. Creemos que el mismo proceso evolutivo que hubo en la reducción de consumos diésel sucederá con la gasolina".

Carlos Botín explicó que "nosotros hemos apostado por el gas licuado, la dificultad es que tenemos zonas en España en las que hay muy pocos puntos de repostaje. Iremos evolucionando a tener el 100 por 100 de la flota en gas. En cuanto a los coches de directivos, hoy es raro quien se compra un diésel, la mayoría ya son de gasolina. Lo que tenemos claro es que a medio plazo nuestra evolución irá a híbrido enchufable y eléctrico, también para alta dirección".

Eso sí, todos coincidieron en que los eléctricos necesitan más autonomía para triunfar en las flotas. Y se apuntaron más carencias: "Hay muchas cosas a resolver, por ejemplo, dos tercios del parque en España duerme en la calle, ¿dónde se van a enchufar", declaró Carlos Botín.

#### **La problemática de los híbridos y eléctricos**

Los coches híbridos y eléctricos fueron los protagonistas de muchas conversaciones. Carlos Botín denunció que "nosotros, en Pascual, tuvimos la mayor flota europea de híbridos, pero llegó la crisis y todas las ayudas que habían prometido se quedaron en el dique seco. Echamos en falta no ya una mejor fiscalidad, sino que la que se decida se mantenga en el tiempo, porque cuando el presupuesto no cuadra, se eliminan cosas. Pedimos más seguridad y estabilidad". Ramiro Mansanet aseguró que "hoy en día los coches híbridos siguen siendo muy caros".

La mayoría de las empresas ha adaptado sus flotas con coches menos contaminantes. Carlos Botín explicaba que “para nosotros el medio ambiente es un *must* y no tiene precio. De los híbridos pasamos al GLP y estamos lanzados a por el vehículo eléctrico cuando resuelva las funcionalidades que necesitamos”.

Mariano Tristán desgranó cómo una política de RSC de respeto al medio produce ahorros económicos. “Siendo buenos y haciendo las cosas bien, también eres más competitivo. El mejor ejemplo de esto son las flotas: siguiendo la línea de reducción de CO2 estamos ahorrando mucho dinero, porque el 30% de nuestros costes es el combustible. En nuestro caso, cuando multiplicas el ahorro por 3.000 coches, por 25.000 km. al año, por cuatro años, ahorramos una barbaridad de dinero”.

Fernando Latorre espera que surjan vehículos con más autonomía; y Carlos Botín apunta que “hay que resolver sus carencias en funcionalidad y bajada de costes, antes de lanzarnos con las rebajas fiscales para los eléctricos”.

### **Los retos del futuro para los responsables de flota**

Mariano Tristán hizo una mirada al futuro: “Tenemos que pasar a la siguiente etapa: ¿Quién va a ganar en los próximos años, las empresas de renting, los fabricantes, Google? ¿Van a ser IBM o Apple, con aplicaciones de movilidad? Esa es la fiscalidad que a lo mejor nos puede interesar, la de ahora, pues será cuadrar los presupuestos”. Y vaticinó que “en algún momento comenzaremos a tener mapas de movilidad por empleado y eso requerirá de nuevos *partners* que nos den esa información. Y cada vez más nuestros empleados nos pedirán una solución de movilidad para desplazarse por la ciudad y otra para cuando tengan que hacer desplazamientos largos. Y en renovaciones futuras a lo mejor lo que tenemos son coches autónomos, por lo que es difícil avanzar cosas. Pero creo que en los próximos años vamos a vivir cambios brutales en la forma de manejar las flotas de empresa”.

Para Ramiro Mansanet, “2030 se me hace demasiado pronto como para pensar en el coche autónomo. El diésel está condenado para las grandes flotas y el gas solo puede triunfar si hay una red de suministro proporcional. Y con los puntos de recarga eléctrica pasa lo mismo”.

### **Foro CVO: Perfilando la nueva fiscalidad del automóvil**

En un momento en el que el Gobierno plantea una revisión de la fiscalidad del automóvil, el Observatorio del Vehículo de Empresa, ha reunido a los principales actores del sector. Promovido por Arval, el CVO organiza este foro para analizar al más alto nivel hacia dónde debe ir esta reforma y realizar un análisis económico.

En esta jornada han participado, en la primera mesa redonda, los presidentes de Aniacam (Germán López Madrid), Ganvam (Juan Antonio Sánchez Torres), la Asociación Española de Renting (Agustín García) y el secretario general de Faconauto (Blas Vives). Entre todos han puesto sobre la mesa las medidas fiscales concretas que hay que poner en marcha para sacar adelante una legislación que impulse la industria del automóvil en su sentido más amplio.

Moderados por el director del CVO, Manuel Orejas, en este foro se ha debatido sobre aspectos de actualidad tales como la conveniencia o no de eliminar el impuesto de matriculación, la adecuación o no del impuesto de circulación a vicepresidente ejecutivo de Anfac (Mario Armero criterios medioambientales, la necesidad o no de un plan de incentivo al achatarramiento o las restricciones de circulación a los vehículos como medida para mejorar la calidad del aire, entre otros temas.

**El Observatorio del Vehículo de Empresa (CVO)** es una plataforma fundada en el año 2002 y lanzada en España en 2008 con el objetivo de servir de foro experto e internacional para el intercambio de información entre todos los profesionales de la gestión de flotas de vehículos (responsables de flotas, fabricantes, proveedores del sector...). Actualmente, este barómetro está presente en doce países, estudiando las prácticas actuales y las tendencias de futuro del sector, centrándose en todos los aspectos de movilidad de las empresas. En esta última edición se analizan aspectos como el interés de las empresas por las motorizaciones alternativas, entre otros.

### **MÁS INFORMACIÓN:**

#### **CVO2016**

Manuel Orejas

[comunicación@arval.es](mailto:comunicación@arval.es)

Tel: 916 597 200