

## Impuestos al automóvil por peso,

### el estado amenaza con pasar su carta de despido a la industria automotriz

Los gobernantes han soltado las gomas elásticas y están hablando de gravar los coches por peso, como el paté y chatarra. Sin embargo, una semana después del veto de Bercy y la oposición de Bruno Le MAIRE, la duplicación de los tramos superiores de la sanción podría ir acompañada de un impuesto por peso. En medio de la epidemia de Covid cuando los centros de reanimación vuelven a estar cerca de la saturación, el gobierno no ha encontrado nada mejor para llenar las calles de chalecos amarillos que sacar un poco más de leche de los automovilistas.



*Cuando la propaganda pretende ir más allá de la ciencia - La Lithotomy de Jerome Bosch (circa 1494)*

Esta semana, me gusta más el boletín del estado de ánimo que el análisis puro. Al menos te han advertido. La cita de Einstein aparece mucho en Internet y parece que los gobernantes no están en las redes sociales para leerla:

*"La locura es comportarse de la misma manera y esperar un resultado diferente".*

Parece que la Convención sobre el Clima de los Ciudadanos está tomando el camino de la propaganda etiquetada convencional y se está alejando del grupo de expertos cuerds y en plena posesión de la información necesaria para comprender el alcance y las consecuencias de sus elecciones.

Gravar el coche por peso: se ha blandido el mayor espantapájaros de puestos de trabajo y movilidad como para asegurar que el hundimiento en la crisis sea duradero. Si el gobierno toma medidas, habrá optado por ignorar que la contaminación no es una función de masa sino de tecnología y, sobre todo, de uso.

El peso está directamente vinculado a la *normativa (seguridad y control de la contaminación)* porque el automóvil ahora tiende a simplificarse. Una vez más, Francia persiste en elegir el objetivo equivocado para asegurarse de perder el resultado.

La elección del CO2 por sí sola ha producido resultados que van en contra de los objetivos esperados. En efecto, el CO2 debe considerarse tanto a nivel de sus emisiones como a nivel de su síntesis, por lo tanto de la naturaleza. Al apuntar principalmente a las emisiones de carbono, hemos empujado la tecnología automotriz hacia el punto muerto de la reducción del cual ahora debemos regresar gradualmente.

Al hablar ahora de focalizar el peso, los legisladores están demostrando su incapacidad para predecir y establecer regulaciones inteligentes y concertadas dirigidas únicamente a los consumidores. Hablaba de la pauperización del automóvil, aquí está el golpe de gracia, magistral, glorioso, lleno de garbo y lleno de estupidez.

El automóvil está a punto de ser despedido, y con él el 9% de la población trabajadora francesa que vive en él. Es hora de que los fabricantes lideren una campaña pública para promover su progreso ambiental y el aspecto esencial del automóvil en la vida de los franceses, ya que Francia no es un país de representación y nadie está trabajando de manera efectiva para hablar ciudadanos.

Resaca anunciada para los actuarios del estado.

De manera bastante sistemática, los cálculos del estado caen cerca de la realidad. Hace quince años, el nuevo TVTS envió las flotas de automóviles a los brazos de los fabricantes alemanes, que ahora se han convertido en gran parte en proveedores de vehículos de empresa.

De hecho, los fabricantes alemanes reaccionaron más rápido y ya estaban a punto de introducir el sistema de parada y arranque, que permitía reducir las emisiones de CO2 entre 20 y 30 gramos durante los ciclos de medición. La adopción de innovaciones tecnológicas siempre se hace por productos más costosos antes de democratizarse, es una de las bases del marketing y las finanzas.

Desafortunadamente, los cambios del mercado a menudo son imposibles de revertir. Durante los últimos 20 años, los fabricantes premium se han beneficiado enormemente de los nuevos impuestos para hacerse con la cuota de mercado y crecer del 15% a casi el 25 o el 30% según el país.

En Francia, la sanción había provocado un cambio violento en los hábitos de consumo y abrió la puerta al descenso al segmento de fabricantes premium, principalmente alemanes. El problema del estado se deriva de su forma de ver la evolución del mercado. Cada cambio en la tributación se calcula sobre una base isoperimétrica y no toma en cuenta (suficientemente) los nuevos hábitos o las reacciones que estos cambios generan. Así, la bonificación / penalización solo se podría equilibrar manteniéndose estable y, nuevamente, sigue siendo complicado de obtener como explicó Bernard JULLIEN en 2018 .

La inestabilidad fiscal francesa provoca cambios repetidos en los hábitos de consumo y genera un estado de miedo permanente entre los conductores. El mercado de automóviles francés ya está bastante mal, con las ventas de vehículos nuevos que pasan por cautivas solo para encontrarse ocasionalmente con un kilometraje muy bajo en los estacionamientos de los concesionarios. Por tanto, el coche nuevo se compra de segunda mano.

Otro punto de preocupación es que casi el 80% del mercado está formado por vehículos en los segmentos C o inferiores. Estos modelos se vuelven más opulentos y espaciosos para satisfacer las necesidades de movilidad de los franceses. Pero la brigada está mirando y la búsqueda de peso se convierte en el nuevo caballo de batalla para obligar a la gente a comprar incluso más pequeños, más tacaños.

A cambio, no se anuncia nada para aliviar la congestión del transporte público, facilitar la multimodalidad, luchar contra el aislamiento geográfico de la Francia rural. Hay que comprar más pequeño y ligero, pero para los que viven en Montluçon o La Bourboule, el coche se debe utilizar para todo ya que los autobuses o trenes son cada vez menos numerosos.

Quitar o limitar el automóvil debe ir acompañado para evitar asfixiar a las poblaciones que no viven en el corazón de las ciudades. Un problema complicado de hacer entender a los parisinos que imponen tales coacciones al resto de franceses.

Los sistemas rígidos someten a la ciudadanía a estilos de vida que no se corresponden con su realidad, pero pase lo que pase, no dudaremos en culpar a estas poblaciones si suben el tono. Se erigirá un altar a la ecología sin saber si estas decisiones brindan una respuesta ambiental real, medible y suficientemente significativa a escala global.

Lo que importa en última instancia es imponer, tener un pretexto y ahogar cualquier debate con las partes interesadas. Después de todo, Francia es el país donde todavía hay una avenida de la Unión Soviética en Clermont-Ferrand en el Puy-de-Dôme, una

calle de Stalingrado en Désertines en el Allier, una avenida de la URSS en Grayan - y-l'Hôpital en Gironde, una calle Lénine en Bagnolet en Seine-Saint-Denis o una calle del Mariscal Tito en Châlons-en-Champagne en Marne.

## **Ecología de la fachada**

La mejor manera de reducir nuestras emisiones es reducir la necesidad de movilidad, no reducir el peso del automóvil. Lo vimos durante la primera ola de la epidemia de Covid, el confinamiento a escala global, la movilidad reducida mejoró la calidad del aire.

*¿Crees que usarás menos tus zapatos si tomas dos tallas por debajo de tu talla de zapato? ¿Cree que perderá peso si el estado decide sobrecargar a los sastres o los trajes L y XL? Los jinetes más altos terminarán con el atuendo de Eve, al igual que las familias numerosas tendrán que encontrar la manera de colocar a los 4 niños en el asiento trasero del Zoe con el perro y el equipaje. Y después de todo, ¿por qué iban a ir de vacaciones o visitar a sus abuelos en Semana Santa en La Bourboule? Es contraproducente.*

La ecología es miope. Escucho hablar sobre el lobby petrolero y abogar por los vehículos eléctricos. No parecen darse cuenta de que la primera red de recarga en Europa pertenece a Shell y que el recién llegado al mundo de las baterías, el ACC francés, es una empresa conjunta en la que Total tiene una fuerte presencia.

Para comprender completamente las decisiones relacionadas con la economía verde, sugiero revisar el documental Planet of the Humans de Jeff Gibbs . Si los políticos creen que Francia puede encontrar un nuevo impulso en la llamada economía verde, en su enfoque, condenan lo existente en lugar de alentarlos y se aventuran por un camino que no ofrece visibilidad y nuevamente menos garantía de resultados ambientales, sanitarios, sociales y económicos positivos. Pero el medio ambiente tiene la ventaja de seguir ciclos más largos que los de los mandatos políticos y cuando llegue el momento de hacer balance, pocos responsables de la toma de decisiones seguirán en el cargo. La población tendrá que afrontar las consecuencias.

Los fabricantes están trabajando para que los vehículos sean más ligeros. El aluminio, los compuestos y los nuevos aceros ayudan a contener el aumento de peso o, en algunos casos, a reducir la masa de generación en generación. Pero estos esfuerzos tienen un costo para los fabricantes y consumidores. Cuando se le suma la tributación, no solo socava los esfuerzos de los fabricantes y sus OEM, sino que también desalienta los esfuerzos en equipos destinados a reducir las emisiones y la

electrificación futura, como la adopción de 48 sistemas. voltios o hibridaciones más pesadas.

## **Francia inmóvil**

Más allá de ser una admisión de incumplimiento en lo que respecta al establecimiento de la normativa, el impuesto sobre el peso contribuye al aumento de la fiscalidad del automóvil ya demasiado gordo.

El doble efecto Kisskool es que cuantos más impuestos aumentemos sobre los vehículos térmicos, más difícil será tragar en términos de finanzas públicas una vez que se haya realizado la transición a los eléctricos. De hecho, los vehículos eléctricos están subvencionados y sufren pocos o ningún impuesto. El precio de la tecnología seguirá siendo elevado durante muchos años, incluso teniendo en cuenta la llegada de las baterías secas.

Aplicar impuestos a los vehículos eléctricos significaría su sentencia de muerte, pero nunca debes dudar de nada. Esta historia del impuesto al peso podría ser una estrategia de lanzamiento. Ondeamos el impuesto al peso para tragarnos la serpiente de la nueva penalización en la modalidad “tuviste suerte, pudo haber sido peor”.

La verdadera ecología es, por supuesto, producir automóviles más virtuosos, pero también extender la vida útil de los vehículos ya construidos y, sobre todo, reducir la necesidad de viajes diarios.

La prosperidad de un país proporciona a sus ciudadanos salud, esperanza de vida, desarrollo social y cultural. La movilidad es uno de los factores esenciales de la prosperidad. Numerosas medidas pueden reducir las necesidades diarias de movilidad de un cierto número de oficios, esta es una interesante vía de investigación. Pero no parece estar a la orden del día.

Finalmente, debe recordarse que un impuesto constituye una restricción de lujo. No pretende reducir las emisiones contaminantes a través de una forma de disuasión, pero constituye la compra de un derecho a contaminar para las poblaciones más ricas. Los más inteligentes comprarán de segunda mano o realizarán registros de conveniencia, en el extranjero o a nombre de empresas. En resumen, la tributación por peso es tan estúpida que bien podría convertirse en una realidad. Piense en ello antes de introducir su boleta en las urnas.