

 Universidad de Granada	<p align="center">MICROECONOMÍA – 2022//2023</p> <p align="center">GRUPO A – 1^{er} CURSO</p> <p align="center">DOBLE GRADO ADE /EDIFICACIÓN, INGENIERÍA CIVIL, INGENIERÍA INFORMÁTICA</p>	<p align="center">Noticia nº</p>
<p>APELLIDOS:</p> <p>NOMBRE:</p> <p>DNI:</p>		

1. TITULAR DE LA NOTICIA:

“Las restricciones al diésel fuerzan a los vendedores a rebajas de precio”

2. FECHA y FUENTE:(incluyendo la dirección URL, así como el país de origen entre paréntesis)

22 OCT 2018 - 13:38 CEST el diario el País. ESPAÑA

https://elpais.com/economia/2018/10/21/actualidad/1540132149_654383.html

3. RESUMEN DE LA NOTICIA (expresar brevemente las ideas principales):

La noticia hace referencia a la bajada de los precios de los vehículos diesel como consecuencia del establecimiento de un impuesto del diésel que hace que el mantenimiento de estos vehículos resulte más caro.

4. GLOSARIO (ordenado alfabéticamente): Incluir al menos 5 palabras, y su definición, que sean claves en el artículo y/o que le hayan resultado novedosas en su vocabulario y relacionadas con el mundo económico.

Demanda: Cantidad dispuesto a comprar.

Impuesto de gasóleo: es un impuesto especial que grava el gasóleo lo que supone un incremento en su precio de venta. El precio del gasóleo puede desglosarse a grandes rasgos en tres partes: impuestos, materia prima y costes de distribución. Si se toma como referencia el precio medio por litro en España del 2 de julio pasado, de 1,222 euros, 0,58 euros correspondían a impuestos (47,4%); 0,486 euros al coste de la materia prima (39,7%) y 0,156 euros a la distribución (12,7%), según datos de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos.

Depreciar: pérdida, disminución del valor.

Presión fiscal: es un término económico para referirse al porcentaje de los ingresos que los particulares y empresas aportan efectivamente al Estado en concepto de tributos en relación al producto bruto interno.

Normativa comunitaria euro6:

Esta normativa, impuesta a nivel comunitario por la Comisión ... El principal objetivo de la normativa Euro6 es reducir las emisiones de óxidos

5. ANÁLISIS DE LA NOTICIA *(haga un análisis de la noticia relacionándola con el temario de la asignatura y aporte una reflexión personal sobre la misma):*

El establecimiento de un impuesto, en este caso sobre diésel, afecta directamente al mercado de los vehículos de diésel. Dichos bienes resultan complementarios entre sí. De acuerdo la teoría de la oferta y la demanda este incremento del diesel supondrá una reducción de la demanda de dichos vehículos, lo que originará una disminución del precio y de la cantidad de equilibrio. De hecho este artículo viene a ratificar este aspecto al poner de manifiesto la caída en el precio de este tipo de vehículo. Además, como este tipo de vehículos resultan sustitutivo con los vehículos de gasolina, al igualar la carga fiscal con dichos vehículos, es como si hubiese subido el vehículo de diésel en comparación con los de gasolina, lo que hace también que la demanda disminuya.

Todo el sector del diésel puede sufrir pérdidas importantes, en la medida que este tipo de vehículos se sustituya por los de gasolina o los eléctricos.

Por otro lado, desde el punto de los impuestos, el impuesto del diésel es un impuesto sobre hidrocarburos. Los hidrocarburos resultan un mercado bastante inelástico por lo que el impuesto del diésel constituirá una buena fuente de ingresos fiscales mientras haya vehículos diésel en el mercado.

6. CONEXIÓN CON EL TEMARIO DE LA ASIGNATURA *(Indique tema con el que se relaciona, así como el/los apartado con los que se puede relacionar la noticia, justifíquelo brevemente. En este apartado se valorará la idoneidad del artículo con el temario):*

Este artículo guarda conexión con el Capítulo 2 (Economía Política), se hace alusión a la disminución de la demanda de vehículos diesel cuando aumenta el precio del diésel. Son bienes complementarios, lo que hace un aumento del precio del diésel disminuya la demanda lo que puede originar una disminución del precio y cantidad de equilibrio.

También guarda relación con el Capítulo 3 (Economía Política, Aplicación de los impuestos).

El establecimiento de un impuesto sobre los hidrocarburos, origina un incremento de los ingresos fiscales. Cuanto más inelástica resulte la demanda supondrá una mayor recaudación.

7. PREGUNTAS PARA EL DEBATE PROPUESTAS *(incluir al menos dos preguntas; no hay que responderlas):*

¿SE HA PENSADO EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL DE LOS VEHÍCULOS DIÉSEL?

¿SUPONDRÁ ESTA MEDIDA UNA DESAPARICIÓN DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS?

8. CUERPO DE LA NOTICIA *(reproducida tal como aparece en la fuente original, y marcando en negrita / o rojo y cursiva los conceptos que se definen en el glosario):*

Las restricciones al uso de coches diésel en grandes ciudades como Madrid y Barcelona y medidas como la subida del impuesto al gasóleo han impactado en las ventas de los

vehículos impulsados por gasoil, que acumulan una caída del 16,5% en los nueve primeros meses del año. Esa fuerte contracción ha acelerado la devaluación de ese tipo de turismos, que los vendedores están trasladando al mercado: vehículos de ocasión más baratos y promociones desde el verano para los coches nuevos para intentar paliar la acumulación de *stocks* generada por la incertidumbre que genera esa tecnología.

El presidente de la patronal de concesionarios, [Faconauto](#), Gerardo Pérez, afirma que los precios de los turismos diésel de segunda mano han caído entre un 10% y un 15%. Desde [Ganvam](#), que integra a los vendedores y al sector de la reparación y los recambios, su director corporativo, Jaime Barea, apunta que en vehículos nuevos se han activado promociones comerciales que podrían alcanzar hasta un 20% del precio, cálculo que no comparte Faconauto.

“Estamos empezando a plantear que si **la demanda** cae, tenemos que **depreciar** esos coches, lenta pero inexorablemente”, apunta Pérez sobre los de ocasión. Señala además que esa situación afectará a los 18 millones de españoles que actualmente son propietarios de un vehículo con ese tipo de motorización.

Barea, en cambio, intenta sacar conclusiones positivas de la actual situación: “Es el mejor momento para comprar un diésel”, asegura. Se basa en las promociones que están realizando los concesionarios para evacuar los *stocks* acumulados por la caída de ventas. Apunta que los descuentos, en determinados casos, pueden suponer hasta un 20% del precio desde que se iniciaron las promociones el pasado verano. Esas rebajas no son generalizadas, afirma, ya que no afectan a los vehículos con buenos niveles de ventas pese a que sean diésel, como es el caso de los todo caminos urbanos.

Gerardo Pérez, no obstante, considera que esos descuentos no son de tal magnitud y que son los que se producen habitualmente en España, “uno de los mercados más competitivos de Europa, donde se hacen más descuentos”. Admite la [caída de las ventas que reflejan las estadísticas](#), pero asegura que los concesionarios tienen todavía margen para gestionar la acumulación de vehículos sin vender, básicamente a través de una reducción en la compra de diésel a las marcas.

Rescatar la imagen

Fabricantes de automóviles y concesionarios han hecho frente común para evitar que la caída de las ventas se mantenga e intentan recuperar la imagen del diésel. Su defensa se basa en que los vehículos más agresivos con la salud por sus emisiones de óxidos de nitrógeno son los vehículos matriculados hace más de una década, por lo que llaman a renovar el parque. En todo caso, defienden que las últimas generaciones de motores diésel, amparados bajo **la norma comunitaria Euro6**, son mucho [menos contaminantes que los anteriores y emiten menos CO₂](#) que los de gasolina.

En los primeros nueve meses del año los vehículos diésel han alcanzado una cuota de mercado del 37% de las ventas. En 2015, fue más del 60%. La consultora MSI calcula que este año las ventas acabarán desplomándose un 18% final, si bien la caída se contendrá en los próximos años, un 3,3% en 2019 y un 4,38% en 2020. Lo que este año

está sucediendo es un vendaval para el sector, que ha tenido que adaptarse también a la [nueva normativa comunitaria de emisiones, la WLTP](#), que dentro de dos años supondrá **una mayor presión fiscal** sobre los coches más contaminantes.

“Es injusto lo que está sucediendo con el diésel, pero los titulares que se han publicado sobre determinados mensajes que se han lanzado últimamente han hecho que los compradores deriven su demanda hacia otros tipos de motorizaciones”, explica Barea. Se refiere a noticias como la restricción a la circulación de vehículos diésel en los centros de Madrid y Barcelona, o en Baleares, donde el Gobierno autonómico plantea prohibir su entrada a partir de 2025.

Y, por otro lado, está el anuncio del Gobierno de Pedro Sánchez de [subir el impuesto de diésel para equiparar su precio al de la gasolina](#), una medida que se empezará a notar el próximo año. Directivos de marcas y concesionarios, no obstante, no dejan de recordar la frase de la ministra de Transición Energética, Teresa Ribera: “El diésel tiene los días contados”.

“Los clientes entran en los concesionarios enfadados porque se les dijo que era una tecnología más limpia, porque emitían menos CO₂, y el repostaje era más barato y ahora resulta que todo eso está en duda y además no pueden acceder a todas partes”, explica el presidente de Faconauto.