

La fiebre de los coches eléctricos tensiona la caja común y Hacienda recauda 37 millones menos en 2026

Se han matriculado 37.000 vehículos más hasta junio, pero cada uno deja 113 euros menos de media al ser menos contaminantes

JOSÉ A. GONZÁLEZ
Madrid

El mercado del automóvil avanza a buen ritmo, pero la caja de Hacienda circula en sentido contrario. Entre enero y junio de este año se han matriculado en España 647.711 vehículos, 37.797 más que en el mismo periodo de 2025. Sin embargo, el impuesto de matriculación dejó 37 millones de euros menos en las arcas públicas. La aparente contradicción resume uno de los grandes cambios

que atraviesa el sector: se venden más coches, pero cada vez pagan menos porque contaminan menos.

La clave está en la propia naturaleza del tributo. Este impuesto no funciona como un IVA adicional ni grava de forma lineal el precio del vehículo. Su diseño está ligado a las emisiones de dióxido de carbono que declara cada modelo. Los coches que emiten menos quedan exentos o soportan tipos reducidos, mientras que los más contaminantes pagan más. Durante años esta arquitectura convirtió al impuesto en una herramienta ambiental y recaudatoria al mismo tiempo. Pero ahora empieza a desequilibrarse.

El Estado ingresó 273 millones de euros por este concepto en los cinco primeros meses del año, frente a los algo más de 310 millones del mismo periodo de 2025. La caída no res-

ponde a un desplome de las ventas, sino a una factura fiscal más baja por cada coche nuevo. La cuota media se ha reducido de 624 a 511 euros por vehículo. Dicho de otro modo: cada automóvil matriculado deja de media 113 euros menos que hace un año.

La transformación tecnológica pesa tanto como la recuperación comercial. Los vehículos de gasolina aún concentran la mayor parte del mercado y de los ingresos, mientras que el diésel, aunque pierde presencia en las matriculaciones, conserva una aportación fiscal relevante porque suele soportar cuotas medias más elevadas. En el otro extremo están las tecnologías alternativas, donde se agrupan buena parte de los modelos electrificados. Su peso en las ventas ya es apreciable, pero su aportación al impuesto resulta muy pequeña en comparación con los co-

ches de combustión tradicional.

Ahí se entiende el vuelco. El coche eléctrico, el híbrido enchufable y las versiones menos contaminantes no solo están cambiando los catálogos de los fabricantes o las decisiones de compra de los hogares: también alteran la estructura fiscal del automóvil. Lo que para el consumidor supone una ventaja y para la política climática una buena noticia, para Hacienda abre una incógnita: qué ocurre con un impuesto pensado para penalizar emisiones cuan-

do en los coches nuevos descienden.

Además, la caída de ingresos no puede explicarse solo porque los españoles compren coches más baratos. El mercado se ha desplazado en los últimos años hacia vehículos de mayor precio, con más SUV, más modelos familiares, más versiones electrificadas y más tecnología incorporada. Los tramos medios y altos han ganado presencia. Pero incluso en esos segmentos la cuota media del impuesto se reduce. La variable decisiva es cuánto contamina.

El mecanismo resulta sencillo. Los vehículos que no superan los 120 gramos de CO₂ por kilómetro quedan exentos del impuesto. A partir de ahí, el gravamen aumenta por escalones: del 4,75% entre 121 y 159 gramos; del 9,75% entre 160 y 199 gramos; y del 14,75% para los modelos que superan los 200 gramos. Esa estructura explica por qué dos coches de precio similar pueden dejar una factura fiscal muy distinta y por qué el precio ha dejado de ser la mejor pista para anticipar cuánto ingresará Hacienda por cada nueva matriculación que se registra.

El diésel sostiene la caja

El reparto por combustibles muestra hasta qué punto el impuesto de matriculación se está apoyando en una parte cada vez más estrecha del mercado. Los modelos de gasolina siguen siendo la gran mayoría y aportan también el grueso de los ingresos, pero el caso más llamativo es el del diésel: continúa perdiendo presencia entre los compradores y, aun así, conserva un peso fiscal muy superior al que tiene en las ventas.

Entre enero y mayo, los diésel representaron algo más del 14% de los vehículos matriculados, pero generaron casi el 29% de toda la recaudación del impuesto. Su papel en la caja de Hacienda duplica ampliamente su presencia comercial porque soportan una cuota media mucho más elevada: por encima de los 1.000 euros por vehículo, frente a los poco más de 500 euros del conjunto del mercado. Por eso, cada diésel que desaparece pesa más en la recaudación que un vehículo medio.



Una exposición de vehículos de ocasión a la venta. JUSTO RODRÍGUEZ

Los viajes y la moda disparan las compras por internet

SERGIO LLAMAS

Internet es ya la mayor tienda del mundo y su voracidad va a más. En 2025 los españoles gastaron 115.000 millones de euros en sus compras electrónicas, un 20,6% más que el ejercicio anterior, con los viajes y las prendas de vestir como sus mayores negocios. Así lo recogen los datos

publicados este viernes por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que apuntan que solo el coste en agencias de viajes y operadores turísticos, sumado a las prendas de ropa, representaron casi uno de cada siete euros gastados a través de la web en los últimos tres meses del año. En ese periodo los españoles desembolsaron 31.418

millones de esta forma, de los que 4.400 fueron a esos mercados.

Los viajes son clave en el volumen de gastos por internet, ya que al coste de las agencias y operadores turísticos hay que añadir también las partidas dirigidas al transporte aéreo y a los alojamientos que en 2025 absorbieron un 5,2% y un 3,5%, respectivamente, de toda la facturación.

En el conjunto del año solo las agencias alcanzaron un volumen de negocio de 10.650 millones de euros, un 9,2% de todo el dinero movido en España por la red. En cuanto a la moda, las prendas de ropa supe-

raron los 7.028 millones de euros (un 6,1% del total). Les siguen en volumen el transporte aéreo, los juegos de azar, los grandes almacenes, los espectáculos y el ocio, los hoteles y alojamientos, el pago de impuestos y las compras en supermercados y tiendas de alimentación.

Creció el gasto y lo hizo también el volumen de las operaciones. En total se realizaron 2.051 millones transacciones por internet el año pasado, un 16,8% más que en 2024 y con un sector muy por encima del resto: los juegos de azar y las apuestas. A lo largo de 2025 se realizaron

desde España 183,7 millones de compraventas en la red vinculadas al juego, un 8,9% de las registradas, lo que supuso mover 5.363 millones de euros (un 4,6% de todas las compras).

Mientras, Europa toma medidas para reducir las compras en las grandes plataformas extracomunitarias como Shein, Temu o AliExpress, aplicando desde el 1 de julio un recargo de tres euros para los pequeños paquetes. La llamada 'tasa Shein' permanecerá hasta la entrada en vigor de la reforma arancelaria que la Comunidad Europea prevé aplicar en 2028, si bien podría prolongarse más.