

España, a la cola de Europa en fiscalidad verde para impulsar el coche eléctrico

🔗 Cincodias.elpais.com

🕒 6:16 Minutos leídos

📄 1316 Palabras

🌐 ES

Manu GrandaMadrid - 23 [ABR](#) 2025 - 05:15 [CEST](#)

El sistema fiscal español no incentiva la compra de [vehículos eléctricos](#). Así se desprende de la tercera edición del estudio anual de Transport & Environment, un *think tank* europeo que aboga por un transporte sin emisiones, en el que se observa cómo países con una menor renta per cápita lo están haciendo mejor que España. [Es el caso, por ejemplo, de Portugal](#), un país que avanza a buen ritmo en la electrificación de su parque automovilístico gracias a las ventas a empresas, que encuentran en el eléctrico más incentivos que en los vehículos de combustión. Según el estudio al que ha tenido acceso **CincoDías**, en un periodo de cuatro años, la diferencia en la carga fiscal para vehículos de empresa entre un SUV eléctrico compacto y su homólogo de gasolina en Portugal es de 30.251 euros a favor del coche eléctrico. En España, en contraste, esta diferencia asciende a apenas 3.209 euros, unas diez veces menos.

En la carga fiscal se incluyen impuestos como el de matriculación, el de circulación, así como las ayudas a la compra, la amortización del vehículo, las posibles deducciones en el IVA y la retribución en especie por empleado y empresario. La clave de esta gran diferencia entre Portugal y España, explica Óscar Pulido, responsable del programa de electrificación de flotas en T&E España, es que los portugueses han apostado por un sistema "bonus-malus" en donde se premia al coche eléctrico. "Si en Portugal un empleado recibe un coche de empresa, que podrá disfrutar también de forma privada, podemos estar casi seguros de que el vehículo será eléctrico. Esto sucederá porque si elige un vehículo de combustión la empresa o empleador no podrá deducirse el IVA, y por otro lado, tendrá que pagar un impuesto autónomo [una figura fiscal propia del país vecino], uno de matriculación y otro de circulación", argumenta Pulido. Otro aspecto que ha servido de acicate para el crecimiento de la movilidad eléctrica en Portugal es la nutrida red de puntos de recarga y su unificación en el sistema MOBI.E, a través del cual el usuario puede pagar en puntos de empresas diferentes, sin tener que descargarse varias apps como sucede en España.

Un aspecto que lastra especialmente a España es el impuesto de circulación, que se aplica anualmente a todos los vehículos del parque. Este gravamen, que recaudan los ayuntamientos, varía según el municipio y no premia la adquisición de vehículos eléctricos, según T&E, ya que las cuotas a pagar se abonan en base a los caballos fiscales. “La metodología actual para calcular los caballos fiscales presenta disparidades significativas entre los vehículos de combustión y los eléctricos. Mientras que en los primeros se consideran elementos como el número de cilindros y su capacidad, en los segundos se basa en la potencia efectiva, un criterio que ha generado ambigüedad y discrepancias en el pasado”, indica el estudio. En el informe se resaltan paradojas como que un Volkswagen ID.3 (eléctrico) en Madrid pague casi lo mismo de impuesto de circulación que un Volkswagen Golf 1.5 TSI (gasolina) durante el periodo en el que el eléctrico está bonificado.

En el caso de los particulares, se observa que la diferencia en los incentivos fiscales a la movilidad eléctrica entre Portugal y España se reduce notablemente. Así, durante un periodo de diez años, la carga fiscal para un SUV eléctrico y su homólogo de combustión difiere en 4.321 euros en España a favor del eléctrico, frente a los 5.048 euros de Portugal. En este caso, España se sitúa en la mitad baja de incentivos fiscales a coches eléctricos para particulares en Europa —Dinamarca lidera, con una diferencia de 45.213 euros de incentivos entre ambas tecnologías—, mientras que en el caso de los coches de empresa, anteriormente mencionado, España está claramente a la cola, junto a países como Rumanía, Polonia o Letonia, muy atrasados en la movilidad eléctrica.

“Una reforma [fiscal] integral es necesaria. Sin embargo, cada país tiene una realidad distinta. Dinamarca tiene una renta per cápita más alta que en España, además de ser un país más pequeño y densamente poblado, y donde la dependencia del coche no es tan alta como en España. A esto hay que sumarle el aspecto industrial. [España es el segundo fabricante automovilístico de Europa](#), lo que obliga al Gobierno a ser más precavido (...) En concreto, debemos de tener en cuenta el aspecto de la justicia social, que es fundamental. No podemos hacer que una persona que se encuentra en los deciles más bajos, que depende del vehículo privado para ir a trabajar y no puede permitirse uno nuevo, pase de pagar 59 o 129 euros anuales a tributar 500 o 1.000 euros. Las normativas se pueden diseñar para que esa persona a la hora de escoger un vehículo usado de combustión opte por un modelo menos contaminante o incluso uno eléctrico”, dice Pulido.

La dispar evolución del eléctrico en Europa

Según datos de Dataforce, su política fiscal ha permitido a Portugal tener una cuota de ventas de vehículos eléctricos del 19,7% el año pasado, por encima de países como Alemania (14,1%) y Francia (17,1%). En el caso alemán, ese mercado sufrió un claro retroceso el ejercicio pasado por la suspensión de las ayudas a la compra para vehículos eléctricos a finales de 2023. Esto hizo a su vez que las matriculaciones de este tipo de coches retrocedieran en 2024 en Europa por el gran peso alemán en el cómputo global, [con una bajada del 5,9%, según datos de ACEA](#), la patronal europea de automovilísticas.

España está lejos de países como Portugal, Alemania y Francia, con una cuota de mercado el año pasado en torno al 5%, [la cual ha ascendido en el primer trimestre de 2025 al 6,9%](#), gracias a que las marcas retrasaron parte de sus matriculaciones a este ejercicio por la nueva normativa europea CAFE, que endurece el límite de emisiones medios de los vehículos nuevos —la CAFE no supondrá multas para el sector este año gracias a la presión que ejerció el automóvil sobre la Comisión Europea—. En contraposición, el sector sufrió el lastre de la caída de las ayudas a la compra en España en enero, [algo que el Gobierno subsanó el 1 de abril](#), reviviendo el Moves III y la deducción de hasta 3.000 euros en el IRPF.

Si bien el sector ha recibido muy positivamente la vuelta de las ayudas, el motor ve que el problema se repetirá en pocos meses por [el previsible agotamiento de unos fondos que ahora ascienden a 400 millones](#) —algo más de la mitad se irá en las solicitudes presentadas entre enero y marzo—. El sector no cree que esos 400 millones sobrevivan al verano, aunque el programa en teoría esté vigente hasta fin de año. Por ello, el motor aspira a que se pueda negociar alguna fórmula para que las ayudas se financien solas, es decir, a través de los impuestos.

“El parque automovilístico español consta actualmente de unos 25 millones de turismos. Si todos ellos tributarán una media de 50 euros más anualmente, con una estrategia de subidas mayores para los más contaminantes, mínimas o muy pequeñas para coches pequeños de combustión y rebajas para los eléctricos, estaríamos hablando de 1.250 millones de euros extra anualmente. Para ponerlo en perspectiva, todo el Plan Moves III, que se inició en 2021, fue dotado con 1.550 millones [antes de la ampliación de abril]”, indica Pulido.

Sobre la firma

[Manu Granda](#) Redactor de la sección de empresas especializado en el automóvil e industria pesada. Como 'freelance', cubrió la temporada de incendios del verano 2019-2020 en Australia para EL PAÍS. Es graduado en periodismo por la Universidad Rey Juan Carlos y cursó el Máster de periodismo de EL PAÍS.

[Mis comentarios](#) [Normas](#) Rellena tu **nombre y apellido** para comentar [completar datos](#) [Suscríbete en El País para participar](#) [Ya tengo una suscripción](#)

Más información



Mercedes-Benz reubicará en mercados como España sus vehículos afectados por los aranceles de Trump

[Manu Granda](#) | Madrid



Guigues (Renault): “Agradecemos la vuelta de las ayudas al coche eléctrico, pero seguramente los fondos se agoten antes de verano”

Manu Granda | Madrid

Archivado En

- [Empresas](#)
- [Automoción](#)
- [Coches](#)
- [Coches eléctricos](#)
- [Impuestos](#)
- [Matriculación vehículos](#)
- [Transport & Environment](#)
- [Industria](#)
- [Coches diésel](#)
- [Gasolina](#)
- [Plan Moves](#)

