

Generated by [Clearly Reader](#)

Por qué Noruega vende ya el 90% de coches eléctricos: exención de IVA, peajes gratis e impuestos para los de combustión

5:14 Estimated 1100 Words ES Language

Noruega, el mayor exportador de petróleo de Europa, se ha convertido en el indiscutible referente mundial en electrificación del transporte por carretera: casi el 90% de los coches que se vendieron allí el año pasado eran eléctricos. El país escandinavo es hoy el único del mundo en el que ya circulan más vehículos con baterías que con gasolina. A pesar del frío y la escasa densidad de población, la transición al coche verde en Noruega comenzó en la década de los noventa y se afianzó y aceleró con los avances tecnológicos, que han supuesto un crecimiento exponencial de cero emisiones en los últimos años....

Christina Bu es una de las figuras que ha liderado el impulso del coche eléctrico en Noruega. Desde 2014 es la secretaria general de la Asociación Noruega de Vehículos Eléctricos (Norsk elbilforening). Bu subraya por teléfono que sin los incentivos públicos nunca habría sido posible la transformación del transporte por carretera en Noruega. El país nórdico promueve desde hace más de tres decenios medidas para favorecer a los eléctricos frente a los de combustión. En 1990 suprimió el impuesto de circulación para estos vehículos, en 1996 les facilitó peajes gratis, mientras que en 1999 permitió el aparcamiento gratuito en ciertas ciudades. Aunque algunas de estas medidas ya no están en vigor, fueron esenciales para convertir en atractiva la compra de este tipo de vehículos.

En 2001 se suprimió el IVA para los coches eléctricos, lo que abarata automáticamente su precio respecto a los de gasolina o gasoil, pues en Noruega esta tasa supone un incremento del 25% en el precio de un vehículo convencional. Por ejemplo, un utilitario de 40.000 euros pasa a costar 50.000 si es de combustión. “Tan importantes como los incentivos han sido los desincentivos”, destaca Bu. “Comprar un vehículo contaminante en Noruega es realmente caro, el coche eléctrico es la opción más económica”, añade.

En cierto modo, los ingentes ingresos de Noruega por la exportación de gas y petróleo han facilitado que los sucesivos gobiernos —todos alineados en este asunto— prolongaran las ayudas al coche eléctrico durante más tiempo que en la mayoría de países europeos. El fondo soberano de Noruega, el mayor del mundo, tiene un valor de 1,5 billones de euros (una cifra ligeramente superior al PIB de España).

A priori, Noruega no era un país que reuniera las condiciones para convertirse en el referente global de la movilidad limpia. Su escasa población —cinco millones de habitantes en una superficie mayor que la de Japón o Alemania—, el frío y una orografía montañosa suponían claros obstáculos al fomento del coche verde. El inicio de la transformación del transporte por carretera fue lento y poco esperanzador. Durante las primeras décadas no bastó con los incentivos y las ayudas públicas: la oferta limitada de modelos

eléctricos, la poca autonomía de estos y la escasez de puntos de carga dificultaron el proceso. En 2012, los eléctricos solo representaron el 3% de todas las compras de coches de primera mano. El año pasado, esa cifra escaló hasta el 89%, y en algunos meses alcanzó el 94%.

Los avances tecnológicos de las últimas décadas han sido claves. Hoy se venden en Noruega más de 160 modelos de vehículos eléctricos, mientras que en 2014 no llegaban a la decena. Tesla ha superado a Toyota y Volkswagen y se ha convertido en la marca con mayores ventas en el país. Y los coches fabricados en China se multiplican por las ciudades noruegas. Además de una mayor variedad, las mejoras en la autonomía de los vehículos y el desarrollo de una amplia red de cargadores han sido elementos esenciales para el impulso definitivo del vehículo eléctrico en los últimos años.

El país nórdico cuenta con 30.000 puntos públicos de recarga, la segunda red más grande de Europa en proporción al número de habitantes, tan solo por detrás de Países Bajos, que tiene una elevadísima densidad de población. Por comparar, España tiene un número similar de cargadores pero para casi 10 veces más población (48 millones), lo que frena a muchos posibles compradores.

En 2017 el Parlamento noruego fijó 2025 como el año límite para lograr que todas las compras de nuevos vehículos sean de cero emisiones. Mikkel Friis, responsable de comunicación en la Federación Noruega de Carreteras, sostiene en un intercambio de correos que no parece probable que este año se roce el objetivo del 100%, pero que las compras de coches verdes pueden llegar a superar el 95% del total. Friis agrega que “los vehículos eléctricos más modernos resisten mucho mejor las condiciones invernales que los de hace unos años”, un factor que ha impulsado el cambio en las zonas más remotas del país.

A diferencia de en la Unión Europea, donde las ventas de coches de gasolina y diésel estarán prohibidas a partir de 2035, en Noruega no ha hecho falta llegar a vetarlos. “Paulatina y progresivamente se ha acorralado y prácticamente expulsado del mercado al coche de combustión”, resume Bu.

Desde el pasado septiembre, en las carreteras noruegas circulan más vehículos eléctricos (el 28%) que de gasolina. Aun así, los diésel son todavía los más frecuentes, pero la mayoría fueron adquiridos entre 2005 y 2010 y desde hace años cae en picado el número de matriculaciones. Bu considera que aún queda muchísimo camino por recorrer hasta la electrificación total del transporte por carretera, y destaca que entre los vehículos pesados y los comerciales ligeros las ventas de eléctricos no llegan al 30%.

El coche eléctrico no solo triunfa en Noruega: lo hace en todo el norte de Europa. En Islandia, las ventas de estos vehículos representaron en 2023 el 71% del total, en Suecia (60%), en Finlandia (54%) y en Dinamarca (46%), según datos de la Agencia Internacional de la Energía. Los cinco países nórdicos son los que tienen una mayor implantación del coche verde a nivel mundial.

En España, en cambio, queda mucho por hacer: la tasa de venta de cero emisiones en 2024 se quedó en el 5,8% del total (58.675 de las 1.015.654 de unidades despachadas). Una de las claves está en la dificultad para lograr las subvenciones directas, a diferencia del caso nórdico: aunque las ayudas del Plan Moves III que otorga el IDAE son cuantiosas —hasta 7.000 euros para quien achatarre su coche antiguo—, el trámite

para lograrlas es farragoso y puede tardar hasta dos años. Todo el sector reclama que el descuento sea automático para mejorar la tasa de venta de eléctricos.

De hecho, Portugal —con menos renta disponible que España— también aplica una exención del 100% del IVA para cero emisiones y bonifica el impuesto de circulación, con lo que en 2023 este país triplicó el dato español de eléctricos puros vendidos (18% frente a casi 6%). En España no existen esas medidas, aunque sí es posible deducirse en el IRPF el 15% del valor de adquisición del coche, hasta 3.000 euros.