



LeasePlan



*¿What's next en
Vehículos Eléctricos?*

EV Readiness Index 2021 de LeasePlan

Corporate Affairs | Marzo de 2021

Índice

Movilidad eléctrica: del porqué al cómo	1
Nuevos vehículos eléctricos: de la escasez a la selección	2
Nuevos vehículos eléctricos: fabricados en China, listos para Europa	5
Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos: la última frontera	7
Presentamos el EV Readiness Index 2021 de LeasePlan	8
Entender la disposición, la recarga y el coste	10
Líderes en EV Readiness: Noruega y Países Bajos	12
Los que mejoran el EV Readiness: Alemania y Francia	13
Los rezagados en el EV Readiness: Italia y Polonia	14

Apéndice	15
-----------------	-----------

Readiness Index nacional para el VE 2021 de LeasePlan	16
Factor 1: Puntuación de la madurez de los vehículos eléctricos	17
Factor 1: Madurez del mercado de VE	18
Factor 2: Puntuación de la madurez de la recarga	19
En el punto de mira: Infraestructura de recarga pública	20
Factor 2: Madurez de la infraestructura de recarga	21
Factor 3: Puntuación del coste total de propiedad	22
Factor 3: Coste total de propiedad	23
Datos genéricos	25
Definiciones utilizadas	26
Explicación de la escala de puntuación	27
Fuentes consultadas	28

Desglose por países	29-51
----------------------------	--------------

Movilidad eléctrica: del porqué al cómo

El mayor cambio que afecta a todo el sector de las flotas y de la movilidad es el paso de los motores de combustión interna (MCI) a los vehículos eléctricos de cero emisiones (VE). El porqué de esta transición global hace tiempo que tiene respuesta: la preocupación pública por el cambio climático, la presión normativa, la responsabilidad social de las empresas y, cada vez más, la caída de los precios de los vehículos eléctricos, han hecho que en 2021 la opción eléctrica sea de sentido común.

Sin embargo, lo que queda por responder para muchos es el cómo y el cuándo. Aquí es donde las cosas se complican, especialmente desde la perspectiva de la gestión internacional de flotas: el marco y las circunstancias que favorecen la electrificación difieren significativamente de un país a otro.

Por eso, LeasePlan ha desarrollado el *EV Readiness Index*. Ofrece una visión clara, en 22 países europeos, de tres factores clave para la electrificación: el tamaño del mercado de vehículos eléctricos, la madurez de la infraestructura de recarga y el coste de funcionamiento de los vehículos eléctricos.

Hay más. Esta última edición del *EV Readiness Index* también incluye una visión general de absolutamente todo lo que hay que saber sobre la movilidad eléctrica en 2021, incluidos los vehículos eléctricos más atractivos que saldrán al mercado este año. Aquí ofrecemos una imagen completa de este mercado en rápida expansión, incluida la expansión en umbrales de precios que sobrepasan lo nunca imaginado para los vehículos eléctricos. Los precios de los vehículos eléctricos parten en la actualidad de 17.000 € (más IVA, antes de incentivos), y eso sin tener en cuenta que no todo el mundo necesita una batería de 100 kWh.

Este informe también ofrece una visión general de los principales modelos de vehículos eléctricos conforme a la normativa de la UE que se fabrican en China, lo que contribuye a la vitalidad y diversidad del mercado de la movilidad eléctrica. Por último, analizamos cómo se puede facilitar la recarga, un argumento crucial para convencer a los conductores y a las flotas para que pasen a la electricidad.



Nuevos vehículos eléctricos: de la escasez a la selección

El año 2021 será testigo del auge de nuevos modelos de batería eléctrica en todos y cada uno de los segmentos del mercado. El dimensionamiento de la batería es primordial: una batería demasiado pequeña podría no ser atractiva para el cliente, pero un mayor número de celdas aumenta el precio de venta y eleva artificialmente el umbral de compra. Para hacer frente a este problema, algunos fabricantes de equipos originales (OEM, en inglés) ofrecen diferentes tamaños de batería para el mismo modelo, una tendencia que esperamos que aumente su popularidad en el futuro.

Dacia Spring

Dacia se dispone a lanzar el vehículo eléctrico más barato del mercado europeo. El Spring, fabricado en China, es el primer *crossover* urbano eléctrico del segmento A y tiene el potencial de convertirse en un verdadero éxito en el panorama de los vehículos eléctricos asequibles.



- > **Tamaño de la batería** 27 kWh
- > **Autonomía:** +/- 225 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 6,6 kW (5 h)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 30 kW (1 h)
- > **Competidores:** hasta ahora... ¡ninguno!

Citroën ë-C4

Con el ë-C4, Citroën aporta una interpretación original del *coupé-crossover* al segmento compacto, con un umbral de precio más atractivo que el de sus competidores como principal baza.



- > **Tamaño de la batería** 50 kWh
- > **Autonomía:** +/- 350 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 11 kW (5 h)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 100 kW (30 m)
- > **Competidores:** Opel Mokka-e, Hyundai Kona, Kia e-Niro

VW ID3 Pure*

El Golf del siglo XXI estará disponible como modelo asequible este año. VW ha prometido un precio inferior a los 30.000 € en Alemania (IVA incluido), lo que podría convertirlo en un gran éxito entre los consumidores y los gestores de flotas.



- > **Tamaño de la batería** 48 kWh
- > **Autonomía:** +/- 330 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 7.2 kW (7 h y 30 m)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 50 kW (44 m)
- > **Competidores:** Nissan Leaf 40 kWh

* Las especificaciones de los modelos marcados con un asterisco no han sido confirmadas y son meramente indicativas.

Mercedes-Benz EQA

Este EQA basado en el GLA es el hermano pequeño del EQC. En su lanzamiento viene con una batería de tamaño medio, pero le seguirán modelos de mayor autonomía. Cubre un hueco que Audi y BMW dejarán sin tocar al menos un año más.



- > **Tamaño de la batería** 66.5 kWh
- > **Autonomía:** +/- 426 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 11 kW (5 h y 45 m)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 100 kW (30 m)
- > **Competidores:** Lexus UX300e, Volvo XC40 P8 Recharge

Nissan Ariya*

Aprovechando la experiencia de más de una década en el sector de los vehículos eléctricos, Nissan presenta un *crossover* de tamaño medio que se dirige a la competencia de gama alta más que a los rivales convencionales. Habrá varios tamaños de batería donde elegir, lo que la convierte en una opción realmente personalizable.



- > **Tamaño de la batería** 65-90 kWh
- > **Autonomía:** +/- 360-500 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %)** 7.4-22 kW (4 h y 45 m - 10 h)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 130 kW (30-40 m)
- > **Competidores:** Skoda Enyaq iV, VW ID.4

* Las especificaciones de los modelos marcados con un asterisco no han sido confirmadas y son meramente indicativas.

BMW i4*

Este GranCoupé Serie 4 eléctrico da un paso de gigante hacia la era digital y cuenta con la más moderna tecnología *e-power*. Parece que al Tesla Model 3 y al Polestar 2 les ha salido un duro competidor.



- > **Tamaño de la batería** 82 kWh
- > **Autonomía:** +/- 500 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 11 kW (8 h y 45 m)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 150 kW (30 m)
- > **Competidores:** Tesla Model 3, Polestar 2

* Las especificaciones de los modelos marcados con un asterisco no han sido confirmadas y son meramente indicativas.

Audi Q4 e-tron*

Mientras que el e-tron se enfrenta a competidores como el Jaguar I-Pace y el Mercedes-Benz EQC, el Q4 e-tron está preparado para enfrentarse al BMW iX3 y al Ford Mustang Mach-E. Los amantes del *coupé* pueden optar por la versión Sportback.



- > **Tamaño de la batería** 80 kWh
- > **Autonomía:** +/- 450 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 11 kW (9 h)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 125 kW (33 m)
- > **Competidores:** BMW iX3, Ford Mustang Mach-E0

* Las especificaciones de los modelos marcados con un asterisco no han sido confirmadas y son meramente indicativas.



Nuevos vehículos eléctricos: fabricados en China, listos para Europa

El año pasado se fabricaron y vendieron 1,3 millones de vehículos eléctricos en China y, según S&P Global Platts, se espera que esa cifra crezca hasta 1,8 millones en 2021 y de forma exponencial de ahí en adelante. Ha llegado el momento de que los mayores OEM locales empiecen a exportar sus modelos adaptados a Europa, y seguro que impresionan.

MG Motor ZS EV

El ZS EV es un *crossover* compacto que viene completamente equipado, especialmente en el apartado de seguridad. El coche causó una excelente impresión en las pruebas EuroNCAP, recibiendo cinco estrellas por su resistencia a los choques y su capacidad de evitarlos. MG Motor es la marca china más popular en Europa actualmente.



- > **Tamaño de la batería** 44.5 kWh
- > **Autonomía:** 263 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 6.6 kW (7 h y 45 m)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 76 kW (35 m)
- > **Fabricante:** SAIC
- > **Distribución en Europa:** SAIC Motor Europe, importadores privados
- > **Competidores:** Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008

Aiways U5

Las primeras entregas del U5, presentado al público europeo en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2019, se están realizando ya en el continente. Es un *crossover* de tamaño medio muy digitalizado, con un diseño moderno y minimalista. En lugar de la clásica red de importadores y concesionarios, Aiways se apoya en diferentes minoristas del sector del automóvil, entre otros.



- > **Tamaño de la batería** 3 kWh
- > **Autonomía:** +/- 410 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 6,6 kW (11 h y 15 m)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 90 kW (40 m)
- > **Fabricante:** Aiways Automobiles Company Ltd
- > **Distribución en Europa:** Skoda Enyaq iV, VW ID4, Nissan Ariya
- > **Competidores:** Skoda Enyaq iV, VW ID4, Nissan Ariya

Seres 3

Seres, al igual que Tesla, tiene su sede en Silicon Valley (EE.UU.), pero su financiación procede de China. El primer Seres disponible en Europa occidental será el 3, de fabricación china. Curiosamente, utiliza baterías de fosfato de hierro y litio sin cobalto (LiFePO4), que se cargan más rápido, además de ser más estables y tener una vida útil más larga.



- > **Tamaño de la batería** 54 kWh
- > **Autonomía:** 329 km
- > **Recarga de CA (Tiempo para un estado de carga de 0 al 100 %):** 6,6 kW (9 h y 30 m)
- > **Recarga de CC (Tiempo para un estado de carga de 0 al 80 %):** 100 kW (38 m)
- > **Fabricante:** Chongqing Sokon Industry Group
- > **Distribución en Europa:** varios importadores privados
- > **Competidores:** Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008



Infraestructura de recarga del VE: la última frontera

Hoy en día, la recarga es para muchos la última frontera que dificulta la adopción del VE. Estas son las tres fuentes de recarga que debes tener en cuenta para que tu experiencia con el vehículo eléctrico sea lo más fluida posible.

1. Recarga doméstica

- > Una cuestión que se plantea a menudo es si la recarga doméstica es un requisito previo para pasar a ser totalmente eléctrico. Se podría responder que no, siempre y cuando haya posibilidades de recarga en la oficina y/o cargadores públicos cerca del domicilio del empleado.
- > Sin embargo, la recarga pública es más cara que recargar la batería en casa. Proporcionar un Wallbox doméstico permite a las empresas controlar mejor el coste total de propiedad (TCO, en inglés), reembolsando el coste de la electricidad directamente al empleado. De hecho, estas soluciones existen y son muy recomendables

2. Recarga en la oficina

- > La recarga en la oficina contribuye significativamente a una vida eléctrica factible. Afortunadamente, no es necesario proporcionar un cargador para cada vehículo eléctrico. La solución reside en la gestión inteligente de las recargas. La energía disponible en la red eléctrica local de la empresa se distribuye a los cargadores en función de las necesidades de conducción de cada uno, priorizando, por ejemplo, los viajes esenciales para la empresa.
- > La determinación del tipo de infraestructura necesaria comienza con el análisis de las necesidades de recarga de la flota de su empresa, en función de su composición, la renovación de la flota y el uso de los vehículos. Esto garantiza la máxima comodidad para el conductor y mantiene los costes a raya.

3. Recarga en una estación pública

- > Aunque hay una gran cantidad de operadores de puntos de recarga, la mayoría de las redes tienen acuerdos de itinerancia que permiten utilizar una única tarjeta o aplicación para cualquier cargador público. Todos los cobros se reúnen en una única factura mensual.
- > Hay que tener en cuenta que existen importantes diferencias de precio. Por lo tanto, es crucial elegir el proveedor de servicios de recarga adecuado para mantener los costes de recarga bajo control. Además, debe limitarse la recarga rápida de CC, ya que el precio por kWh puede ser muchas veces superior al que se paga en un cargador de CA normal.

Presentamos el *EV Readiness Index 2021* de LeasePlan

¿Estás preparado para la electrificación? La respuesta a esta pregunta depende de una serie de factores externos e influirá a la hora de optar por un VE y en la manera de hacerlo. Esos factores varían de un país a otro.

El índice anual sopesa los factores clave de el EV Readiness en 22 países europeos clave y los clasifica en consecuencia (véase el gráfico). De este modo, proporciona información clara y estructurada sobre el tema más acuciante para la gestión internacional de flotas en la actualidad.

Los tres factores clave que determinan el EV Readiness Index son:

- > Madurez del propio mercado del VE;
- > Madurez de la infraestructura de recarga del VE; y
- > Coste total de propiedad de un VE.

Este año, el índice se concentra en factores decisivos del coste total de propiedad, como los incentivos gubernamentales, los precios de la energía y el coste de alquiler de los vehículos eléctricos.

Los principales países que examina este índice son:

- > los cinco grandes mercados europeos (Alemania, Francia, Reino Unido, Italia y España);
- > el trío Benelux (Benelux, Países Bajos y Luxemburgo);
- > los cuatro países nórdicos (Suecia, Noruega, Dinamarca y Finlandia);
- > cinco mercados clave de Europa del Este (Polonia, Rumanía, Hungría, República Checa y Eslovaquia); y
- > otros cinco mercados importantes (Austria, Irlanda, Suiza, Grecia y Portugal).

El índice ofrece mucho más que una clasificación general de los países: datos detallados sobre cada uno de los factores clave proporcionan información práctica sobre la disposición de cada mercado para el VE. Esto ayuda a los gestores internacionales de flotas y movilidad a tomar las decisiones correctas a la hora de electrificar sus flotas.



EV Readiness Index 2021

#	País	Puntuación
1	 Noruega	42
2	 Holanda	38
3	 Reino Unido	33
4	 Luxemburgo	31
5	 Suecia	29
5	 Austria	29
7	 Alemania	28
8	 Bélgica	27
8	 Finlandia	27
10	 Francia	26
10	 Irlanda	26
10	 Portugal	26
13	 Dinamarca	23
13	 Suiza	23
15	 Italia	21
16	 Hungría	20
17	 Grecia	16
18	 España	15
18	 Polonia	15
20	 Rumanía	13
20	 Eslovaquia	13
21	 República Checa	12

2020

1	 Holanda
2	 Noruega
3	 Reino Unido
4	 Irlanda
5	 Suecia
5	 Austria
7	 Luxemburgo
8	 Finlandia
8	 Alemania
10	 Bélgica
10	 Portugal
10	 Dinamarca
13	 Francia
13	 Hungría
15	 Suiza
16	 España
17	 Italia
18	 República Checa
18	 Grecia
20	 Rumanía
20	 Polonia
21	 Eslovaquia

La disposición, la recarga y el coste

De la gran cantidad de datos de cada país se extrae una imagen global del estado de la electrificación en toda Europa. He aquí algunas de las principales conclusiones.

País: Preparado para el VE, pero no en todas partes

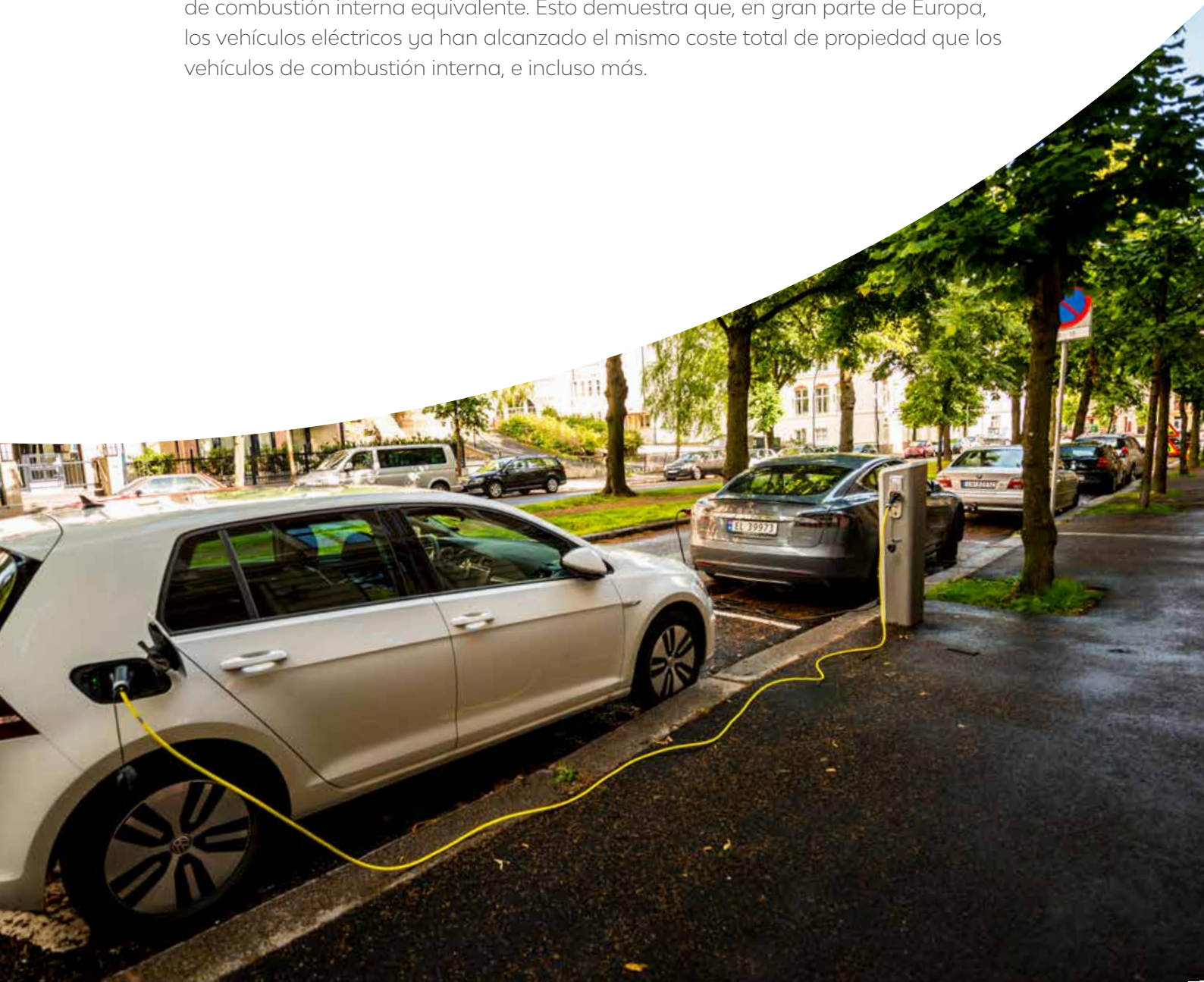
- > Noruega, los Países Bajos y el Reino Unido, por este orden, obtienen la mayor puntuación global en el índice, lo que significa que son los más preparados para gestionar la transición a los vehículos eléctricos. Son los tres mismos países que ocuparon los primeros puestos el año pasado.
- > La electrificación avanza de forma desigual en Europa. Rumanía, Eslovaquia y la República Checa tienen las puntuaciones más bajas, lo que indica la disparidad regional entre Europa occidental y oriental.
- > LeasePlan está a la vanguardia de la transición energética: en 2020, la empresa vio duplicarse las matriculaciones de vehículos eléctricos. El año pasado, los vehículos eléctricos representaron el 15,9 % de los nuevos pedidos de LeasePlan.

Infraestructura: el eslabón más débil

- > La recarga fue el factor más flojo de los tres, con puntuaciones bajas incluso en los países mejor clasificados en general. El reciente informe *Mobility Insights* de LeasePlan sobre vehículos eléctricos y sostenibilidad muestra que la falta de infraestructura de recarga es un obstáculo importante para la adopción de los vehículos eléctricos.
- > Es una cuestión a la que se está prestando atención: solo en 2020, se produjo un aumento del 43% de las estaciones de recarga públicas en toda Europa, con un total de casi 260.000.
- > Mayor presencia de estaciones de recarga públicas: Países Bajos (>61.000), Francia (<45.000) y Alemania (>43.000). Mayor densidad: Países Bajos (3,53 enchufes por cada 1.000 habitantes), Noruega (3,40) y Luxemburgo (1,54).

Precio: hacia la paridad, y más allá

- > Los incentivos gubernamentales suponen un impulso crucial para la electrificación. Y en 2020 son más los países que invierten en lo que predicán. La mayoría de los nuevos incentivos adoptaron la forma de subvenciones de compra.
- > Una de las principales ventajas de los vehículos eléctricos es que su funcionamiento es más barato. Por término medio, 1 km con energía eléctrica cuesta el 53% de 1 km con combustible, pero también en este caso hay mucha variación entre países europeos.
- > En cuanto a los impuestos, los conductores de vehículos eléctricos pagan una media del 63% de lo que los conductores de vehículos de combustión interna aportan al Estado. La ventaja se distribuye de forma desigual. En seis países —Austria, Grecia, Hungría, Irlanda, Polonia y el Reino Unido— los conductores de vehículos eléctricos no pagan ningún impuesto.
- > En 11 países, el alquiler de un vehículo eléctrico es más barato que el de un vehículo de combustión interna equivalente. Esto demuestra que, en gran parte de Europa, los vehículos eléctricos ya han alcanzado el mismo coste total de propiedad que los vehículos de combustión interna, e incluso más.



Líderes en disposición para el EV: Noruega y Países Bajos

Noruega y los Países Bajos son los países europeos con mejores resultados en cuanto a la disposición para los vehículos eléctricos. ¿Qué están haciendo bien?



Noruega

Noruega obtiene la máxima puntuación en madurez del mercado de vehículos eléctricos, gracias en gran parte a:

- > Su puntuación más alta en términos de matriculaciones de vehículos eléctricos: más del doble de la cifra del segundo país con mayor puntuación (Suecia).
- > Su enorme cuota de mercado de vehículos eléctricos (71,83% en 2020). De nuevo, más del doble que el segundo clasificado, que vuelve a ser Suecia (30,81%).

El éxito de los vehículos eléctricos en Noruega es el resultado del apoyo activo y sostenido de su gobierno a la electrificación. No se aplica el IVA a la compra de vehículos eléctricos de batería (BEV, en inglés), no se cobra el impuesto de matriculación a ningún vehículo eléctrico y se reduce el impuesto de circulación a los BEV, por citar solo algunas medidas.

Eso no quiere decir que no haya margen de mejora. Los vehículos eléctricos representan el 40,56% de la flota financiada en Noruega, pero Suecia se impone con el 57%. También en cuanto a la cuota de BEV en el mercado total de vehículos eléctricos —los totalmente eléctricos están mejor valorados que los híbridos— y la penetración de la infraestructura de recarga, Noruega está cerca, pero no a la cabeza.



Países Bajos

Los Países Bajos obtienen la máxima puntuación en madurez del mercado de vehículos eléctricos, gracias en gran parte a:

- > Ningún otro país tiene más enchufes por cada 1.000 habitantes para recargar vehículos eléctricos (3,53 en 2020), aunque Noruega se acerca mucho (3,40). Luxemburgo (1,54) es el otro único país con un índice superior a 1.
- > En los Países Bajos hay 1,6 estaciones de recarga por cada vehículo eléctrico matriculado en 2020, también más que en cualquier otro lugar.

El número de cargadores rápidos en relación con el tamaño de las carreteras del total de los Países Bajos (61 por cada 100 km) no es el más alto, pero teniendo en cuenta que el país tiene el mayor número de cargadores públicos en general (más de 61.500 en 2020), sigue siendo impresionante.

Sin embargo, en lo que respecta a las matriculaciones de vehículos eléctricos propiamente dichas, los Países Bajos no se sitúan a la cabeza (solo 2,25 por cada 1000 habitantes en 2020, menos que Dinamarca o Bélgica).

Los que mejoran la disposición para el EV: Alemania y Francia

En la franja media se encuentran países como Alemania y Francia: líderes en número absoluto de vehículos eléctricos, pero a la zaga en cuanto a velocidad y cuota de electrificación.



Alemania

El tamaño importa. Las matriculaciones de vehículos eléctricos en Alemania son solo algo mejores que las de los Países Bajos (2,46 por cada 1.000 habitantes), pero eso se traduce en más de 204.000 vehículos eléctricos matriculados en 2020, más que en cualquier otro país, y casi el doble que en Francia.

- > En lo que respecta a los incentivos gubernamentales, Alemania se asienta en un punto medio: sus subvenciones a la compra y los beneficios fiscales para las empresas se consideran «excelentes», pero los beneficios fiscales en lo que respecta a la matriculación y el IVA brillan por su ausencia.
- > Alemania tiene la menor ventaja de precio para impulsar al vehículo eléctrico: la electricidad para 1 km cuesta el 78% del combustible equivalente para un motor de combustión interna.

Otros países con un alto índice de precios de la energía son Irlanda (65%) y España (62%), mientras que las cifras más bajas se alcanzan en Noruega (28%) y los Países Bajos (39%).

La parte positiva: Alemania tiene el segundo índice de alquiler más bajo (81%), después de Noruega (74%), lo que indica la diferencia de precio entre el alquiler de un vehículo eléctrico y el de uno de combustión interna.



Francia

Dado que es un país grande con una electrificación relativamente baja, Francia tiene grandes cifras y porcentajes relativamente bajos.

- > Francia es el segundo país con mayor número de matriculaciones de vehículos eléctricos (más de 110.000 en 2020), con solo 1,65 matriculaciones de vehículos eléctricos por cada 1.000 habitantes.
- > También después de Alemania, es el país con mayor número de ventas de BEV (casi 71.000 en 2020), que en este caso representa una cuota significativamente mayor de las ventas totales de vehículos eléctricos (64% frente al 48%).

El éxito relativo de las ventas de BEV en Francia es un reflejo de las subvenciones a la compra y los beneficios fiscales que se aplican a la matriculación, que son mayores que los de los vehículos híbridos enchufables (PHEV, en inglés).

La penetración relativamente alta de puntos de recarga en Francia (0,67 por cada 1000 habitantes en 2020) esconde el hecho de que, con algo menos de 45.000 puntos de recarga públicos en 2020, el país es el segundo después de los Países Bajos (unos 61.500 puntos de recarga en 2020).

Sin embargo, la ínfima proporción de cargadores rápidos (6,9%) sitúa a Francia en el extremo inferior de la escala, superada estrepitosamente por Alemania (15,6%), el Reino Unido (26,7%) e incluso Italia (7,8%).

Los rezagados en la disposición para el EV: Italia y Polonia

Por término medio, la disposición para los vehículos eléctricos es peor en el sur y en el este de Europa. Los ejemplos más típicos son Italia y Polonia, que podrían hacerlo mejor.

Italia

Con unas matriculaciones de vehículos eléctricos de exactamente 1 por cada 1.000 habitantes en 2020, Italia lo hace más de 10 veces peor que el país con mejores resultados (Noruega), pero también más de 10 veces mejor que el peor, Rumanía (0,07).

- > Asimismo, la penetración de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos es mala (0,22 por cada 1.000 habitantes en 2020), pero no es la peor.
- > En cuanto al coste total de la propiedad, las subvenciones a la compra y las ventajas fiscales para la propiedad se califican de «excelentes», pero no hay ventajas en el impuesto de matriculación ni en el impuesto de sociedades.

Para que los vehículos eléctricos despeguen en Italia, uno de los aspectos que hay que mejorar es la fiscalidad. En 2020, los conductores de BEV pagaron el 93% de los impuestos que pagarían si condujeran un vehículo similar con motor de combustión interna. En algunos países, la tasa es cero (véase la página 8). Para ser justos, en otros es bastante mayor (hasta un 129% en Dinamarca).

Un punto a favor en Italia es el índice de precios de la energía: cargar un vehículo eléctrico cuesta solo el 53% de lo que cuesta repostar un vehículo de combustión interna para una distancia equivalente.

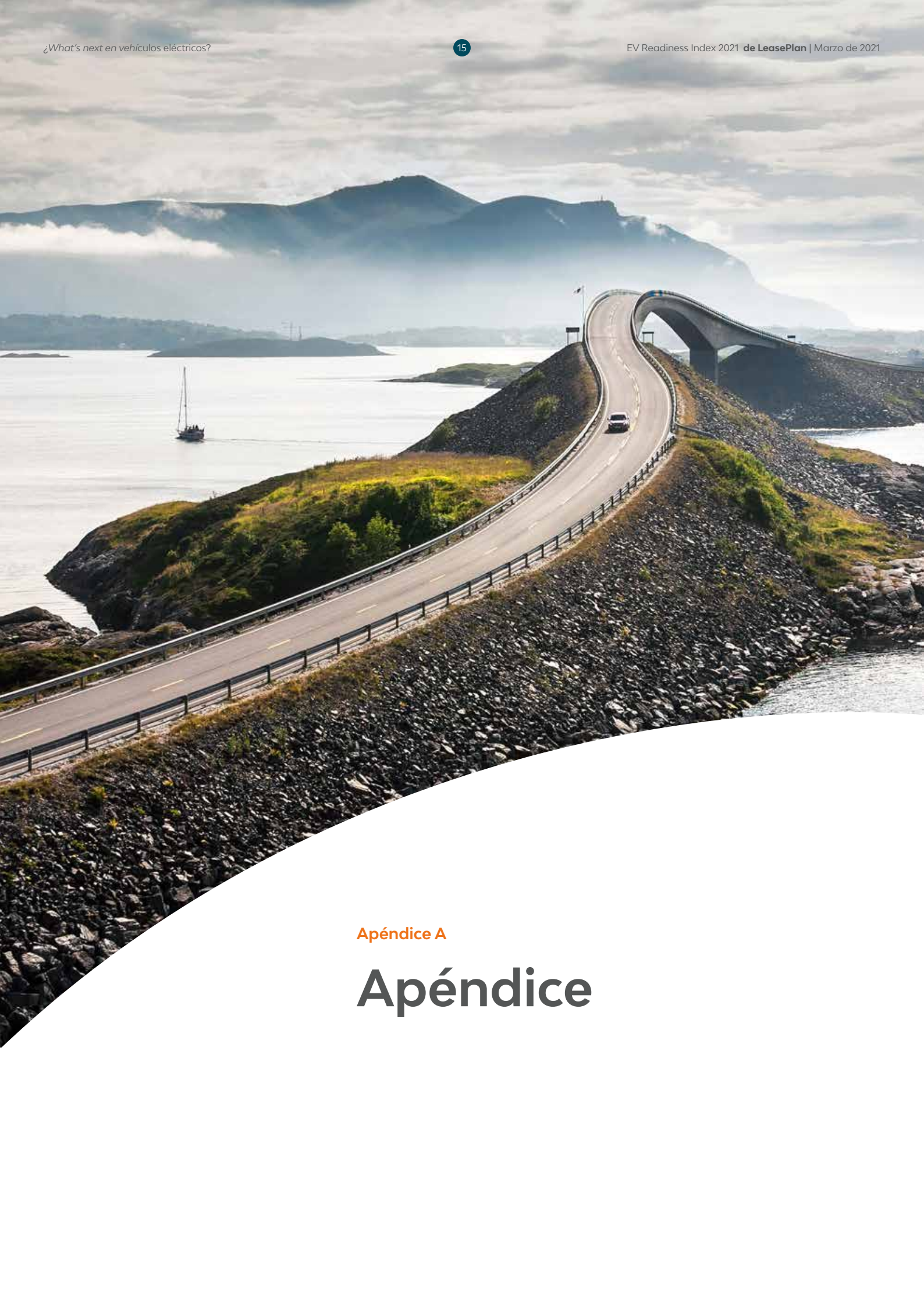
Polonia

La electrificación en Polonia está aún en pañales, tanto en cifras absolutas como relativas.

- > En 2020, solo hubo 0,12 matriculaciones de vehículos eléctricos por cada 1000 habitantes. Solo Grecia (0,08) y Rumanía (0,08) obtuvieron una cifra inferior. Esto se tradujo en solo 4.500 vehículos eléctricos.
- > Polonia sigue anclada en el dilema del huevo y la gallina en lo que a electrificación se refiere. Hay pocos vehículos eléctricos porque hay pocos puntos de recarga públicos (791 en total), lo que a su vez impide que la gente compre vehículos eléctricos.

Las cosas no cambiarán hasta que Polonia adopte una política gubernamental más activa en materia de electrificación. Tal y como están las cosas, hay muy pocos incentivos, beneficios y subvenciones para promover la adopción del vehículo eléctrico.

Sin embargo, la electrificación tiene un claro argumento a su favor en lo que a costes se refiere: incluso en Polonia, el índice de precios de la energía es del 56%, lo que significa que cuesta casi la mitad hacer funcionar un vehículo eléctrico que un vehículo de combustión interna. Con los incentivos y la infraestructura adecuados, Polonia podría convertirse en un escaparate de la electrificación de la movilidad en Europa del Este.

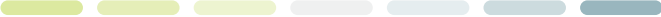


Apéndice A

Apéndice

EV Readiness Index 2021 de LeasePlan por países

N.º	País	Puntuación total	1. Madurez del vehículo eléctrico	1. Madurez de recarga	3. Coste total de propiedad	Posición del año pasado
1	Noruega	42	17	9	16	1
2	Holanda	38	15	9	14	1
3	Reino Unido	33	11	5	17	→ 3
4	Luxemburgo	31	12	5	14	↑ 7
5	Suecia	29	14	4	11	→ 5
5	Austria	29	9	6	14	↑ 6
7	Alemania	28	12	4	12	↑ 8
8	Bélgica	27	11	5	11	↑ 10
8	Finlandia	27	11	5	11	→ 8
10	Francia	26	9	5	12	↑ 12
10	Irlanda	26	12	3	11	↓ 4
10	Portugal	26	10	3	11	→ 10
13	Dinamarca	23	11	4	8	↓ 12
13	Suiza	23	10	5	8	↑ 15
15	Italia	21	8	4	9	↑ 17
16	Hungría	20	6	3	11	↓ 12
17	Grecia	16	3	1	12	↑ 19
18	España	15	6	3	6	↓ 16
18	Polonia	15	2	2	11	↑ 21
20	Rumanía	13	3	3	7	→ 20
20	Eslovaquia	13	4	4	5	↑ 21
21	República Checa	12	4	3	5	↓ 18


 Más preparado para el EV
 Menos preparado para el EV

Factor 1: puntuaciones de la madurez del vehículo eléctrico

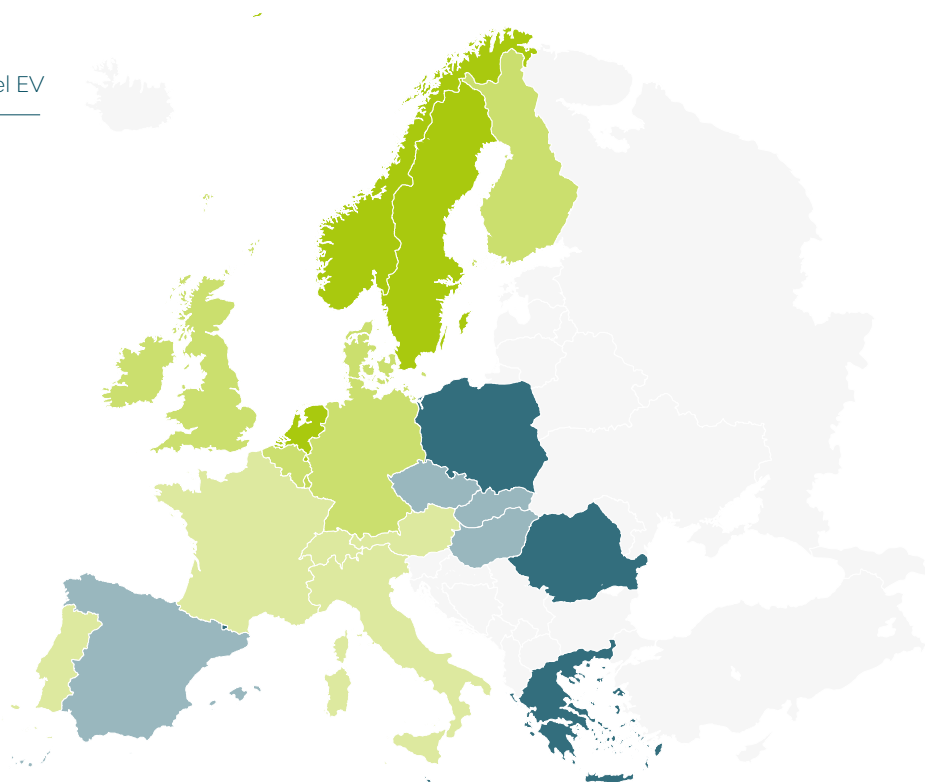
Uno de los factores clave de la madurez de los vehículos eléctricos es el número real de matriculaciones de este tipo de vehículos en un país. Este factor incluye los siguientes elementos:

- > **Consumo de EV en relación con la población**
- > **La cuota de mercado de los EV en el mercado general (incluido el mercado de consumo)**
- > **La cuota de pedidos de EV por parte de los clientes de LeasePlan**

La región de los países nórdicos y de Europa occidental es la que muestra una mayor madurez en la matriculación de vehículos eléctricos.

Legenda

Indicación	Madurez del EV
------------	----------------



Factor 1: madurez del mercado del EV

País	EV por población			Cuota de mercado del VE					
	Matriculación de EV	Matriculación de EV per cápita	Puntuación	APV + Gasolina + Diésel	Cuota de mercado del EV	Puntuación	Ventas de BEV	% de BEV	Puntuación
Austria	13.378	1,50	3	150.524	8,16%	2	8.949	67%	1
Bélgica	26.480	2,29	4	294.330	8,25%	2	9.311	35%	1
República Checa	2.909	0,27	1	117.495	2,42%	1	1.732	60%	1
Dinamarca	18.464	3,17	4	173.636	9,61%	2	7.560	41%	1
Finlandia	12.215	2,21	4	47.716	20,38%	4	2.618	21%	0
Francia	110.874	1,65	3	946.061	10,49%	3	70.587	64%	1
Alemania	204.492	2,46	4	1.631.286	11,14%	3	98.610	48%	1
Grecia	882	0,08	1	51.198	1,69%	0	292	33%	0
Hungría	3.511	0,36	1	66.579	5,01%	2	1.772	50%	1
Irlanda	5.953	1,20	3	67.924	8,06%	2	3.613	61%	1
Italia	59.946	1,00	2	1.110.289	5,12%	2	32.538	54%	1
Luxemburgo	2.990	4,78	4	28.406	9,52%	2	1.481	50%	1
Holanda	39.240	2,25	4	177.413	18,11%	3	28.852	74%	2
Noruega	67.532	12,58	5	26.478	71,83%	5	48.175	71%	2
Polonia	4.567	0,12	1	251.491	1,78%	0	2.173	48%	1
Portugal	12.148	1,18	3	86.245	12,35%	3	5.266	43%	1
Rumanía	1.398	0,07	1	74.596	1,84%	0	1.398	100%	2
Eslovaquia	1.108	0,20	1	49.906	2,17%	1	578	52%	1
España	21.175	0,45	1	487.850	4,16%	2	9.917	47%	1
Suecia	56.559	5,48	5	127.011	30,81%	4	16.295	29%	0
Suiza	19.229	2,23	4	146.616	11,59%	3	11.200	58%	1
Reino Unido	108.888	1,62	3	1.198.055	8,33%	2	66.611	61%	1

(x1000)

Definición

EV: BEV + FCEV + PHEV

Cuota de mercado: mercado completo de vehículos, incluidas ventas B2C

BEV Vehículo completamente eléctrico

Factor 2: puntuación de la madurez de la recarga

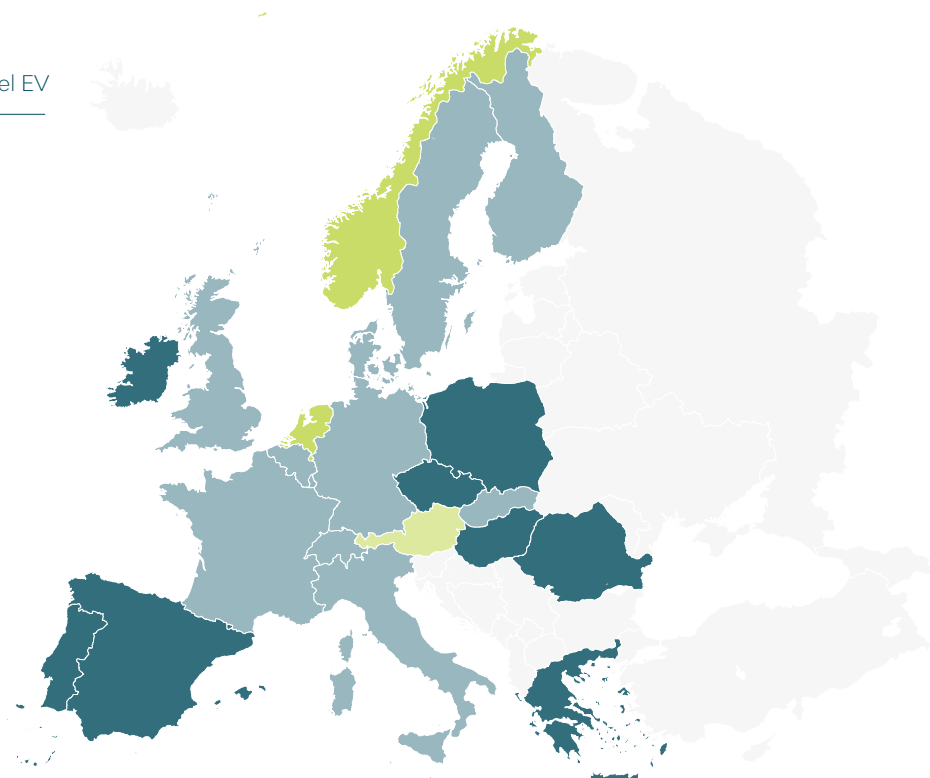
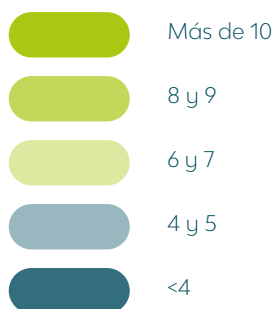
En general, la infraestructura de recarga está creando un tapón que frena la transición al EV. El *EV Readiness Index* lo pone de manifiesto con las puntuaciones más bajas en todas las categorías. Los factores son:

- > **Puntos de recarga públicos en relación con la población**
- > **Puntos de recarga públicos en relación con las matriculaciones de vehículos eléctricos**
- > **Disponibilidad de cargadores rápidos (CC) en relación con la longitud de las carreteras disponibles**

Mercados como Alemania, Suecia y el Reino Unido se sitúan a la cabeza del Readiness Index para el EV, aunque incluyen una baja puntuación en el desarrollo de la recarga.

Legenda

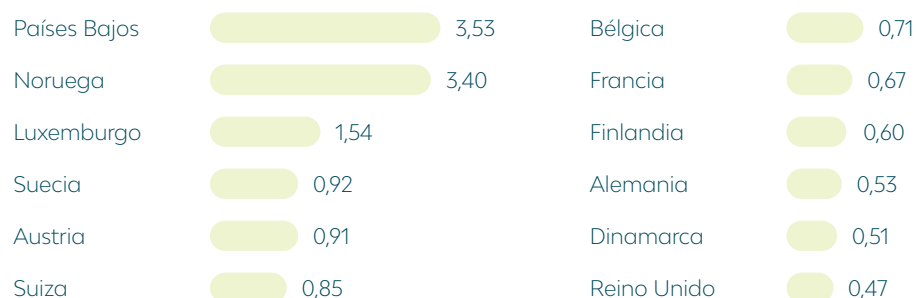
Indicación	Madurez del EV
------------	----------------



En el punto de mira: infraestructura pública de recarga

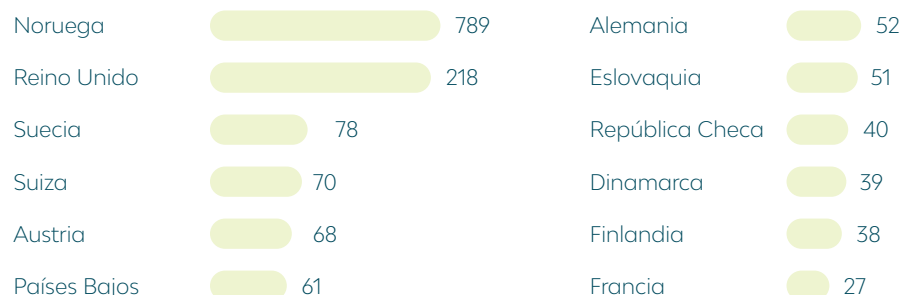
1. Recarga pública en relación con la población

Número total de cargadores públicos / población (x 1.000)



2. Recarga rápida en relación con la disponibilidad de autopistas

Número de cargadores rápidos por cada 100 km de autopista



3. Comparación de la red de recarga pública en los 12 principales mercados

La comparación de los cargadores públicos disponibles, tanto de velocidad normal (CA) como de recarga rápida (CC), muestra las grandes diferencias de madurez entre los países.

Esto tiene que ver con las matriculaciones de vehículos eléctricos (con más vehículos en la carretera hay más demanda de infraestructuras públicas) y con cuestiones de infraestructuras en general (por ejemplo, ¿Con qué densidad se construyen las ciudades? ¿Cuántos kilómetros hay de autopista? ¿Cuántos conductores tienen una entrada privada?)

La comparación pone de manifiesto la necesidad de un desarrollo más rápido de la infraestructura de recarga pública en Europa, sobre todo porque la puesta en marcha de la infraestructura lleva tiempo debido a los retos que plantean la red eléctrica y la legislación.

Factor 2: madurez de la infraestructura de recarga

País	Puntos de recarga / población					Puntos recarga / EV		Cargadores rápidos		
	N.º total de puntos de recarga públicos en 2021	N.º de puntos de recarga públicos de velocidad normal en 2021	N.º de puntos de recarga rápida en 2021	N.º de puntos de recarga por habitante (x 1000) en 2021	puntuación de puntos de recarga por población	N.º de puntos por EV matriculados en 2021	puntuación de puntos de recarga por EV	% de cargadores rápidos en 2021	Número de cargadores rápidos por cada 100 km de autopista	Puntuación N.º de cargadores rápidos por km de autopista
Austria	8065	6885	1180	0,91	2	0,603	3	14,6%	67,70	1
Bélgica	8246	7815	431	0,71	2	0,311	2	5,2%	24,45	1
República Checa	1000	499	501	0,09	0	0,344	2	50,1%	40,02	1
Dinamarca	2948	2425	523	0,51	2	0,160	1	17,7%	39,35	1
Finlandia	3289	2934	355	0,60	2	0,269	2	10,8%	38,34	1
Francia	44892	41797	3095	0,67	2	0,405	2	6,9%	26,52	1
Alemania	43776	36942	6834	0,53	2	0,214	1	15,6%	52,01	1
Grecia	199	118	81	0,02	0	0,226	1	40,7%	3,86	0
Hungría	981	722	259	0,10	0	0,279	2	26,4%	13,07	1
Irlanda	1033	812	221	0,21	1	0,174	1	21,4%	24,13	1
Italia	13176	12150	1026	0,22	1	0,220	2	7,8%	14,78	1
Luxemburgo	965	954	11	1,54	3	0,323	2	1,1%	6,67	0
Holanda	61534	59850	1684	3,53	4	1,568	4	2,7%	61,10	1
Noruega	18273	13547	4726	3,40	4	0,271	2	25,9%	788,98	3
Polonia	791	462	329	0,02	0	0,173	1	41,6%	20,10	1
Portugal	2109	1727	382	0,20	1	0,174	1	18,1%	12,46	1
Rumanía	434	273	161	0,02	0	0,310	2	37,1%	19,56	1
Eslovaquia	626	379	247	0,11	0	0,565	3	39,5%	51,24	1
España	7738	6045	1693	0,16	0	0,365	2	21,9%	10,86	1
Suecia	9511	7840	1671	0,92	2	0,168	1	17,6%	78,38	1
Suiza	7304	6275	1029	0,85	2	0,380	2	14,1%	70,38	1
Reino Unido	31320	22965	8355	0,47	1	0,288	2	26,7%	217,69	2

(x 1000)

Definición

Velocidad estándar: Recarga de CA entre 3,6 kW y 22 kW

Velocidad rápida: Recarga de CC por encima de 22 kW

Factor 3: puntuación del coste total de propiedad

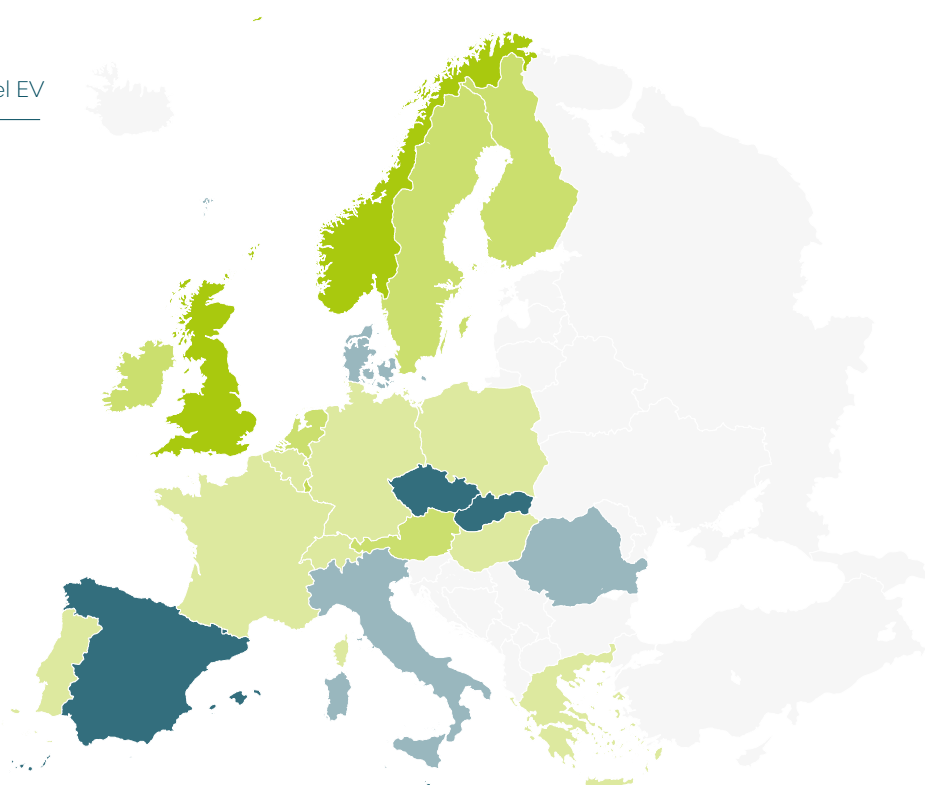
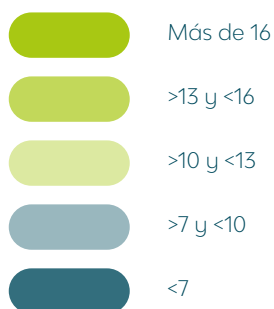
La adopción del EV se debe en gran medida a la asequibilidad de conducir un EV dentro del mercado. Nuestro índice compara los siguientes elementos del coste total de propiedad de un EV:

- > **Incentivos gubernamentales**
- > **Impuestos a los conductores**
- > **Precios de la energía**
- > **Alquiler mensual de un vehículo en *leasing***

El índice muestra que muchos países ofrecen fuertes incentivos gubernamentales. La menor fiscalidad que se aplica a los conductores y el alquiler más barato de los vehículos eléctricos demuestran que en muchos países europeos se alcanza la paridad del coste total de propiedad (TCO, en inglés) en comparación con los precios del combustible.

Legenda

Indicación	Madurez del EV
------------	----------------



Factor 3: coste total de propiedad

Incentivos gubernamentales

País*	Ayudas para la adquisición	Ventajas fiscales para la matriculación	Ventajas fiscales para la propiedad	Ventajas fiscales para sociedades	Ventajas respecto al IVA	Otras ventajas financieras	Incentivación local	Incentivación para infraestructuras
Austria	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente	Buena	Ninguna	Media	Buena
Bélgica	Ninguna	Excelente	Excelente	Excelente	Ninguna	Buena	Ninguna	Buena
República Checa	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Buena	Ninguna	Ninguna	Buena	Media
Dinamarca	Ninguna	Excelente	Ninguna	Buena	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Finlandia	Buena	Buena	Buena	Ninguna	Ninguna	Excelente	Media	Media
Francia	Excelente	Buena	Buena	Excelente	Ninguna	Buena	Media	Buena
Alemania	Excelente	Ninguna	Excelente	Excelente	Ninguna	Ninguna	Media	Buena
Grecia	Excelente	Buena	Ninguna	Excelente	Buena	Buena	Buena	Buena
Hungría	Buena	Excelente	Buena	Excelente	Ninguna	Ninguna	Buena	Ninguna
Irlanda	Media	Excelente	Excelente	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Italia	Excelente	Ninguna	Excelente	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Buena
Luxemburgo	Excelente	Ninguna	Buena	Buena	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Holanda	Buena	Excelente	Excelente	Buena	Ninguna	Buena	Ninguna	Excelente
Noruega	Ninguna	Excelente	Buena	Buena	Excelente	Excelente	Buena	Buena
Polonia	Media	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Buena	Media
Portugal	Buena	Buena	Excelente	Buena	Buena	Buena	Buena	Ninguna
Rumanía	Excelente	Ninguna	Buena	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Eslovaquia	Ninguna	Buena	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Buena	Media	Excelente
España	Excelente	Buena	Buena	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Buena	Buena
Suecia	Excelente	Ninguna	Buena	Excelente	Ninguna	Ninguna	Media	Buena
Suiza	Excelente	Buena	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Media	Ninguna	Buena
Reino Unido	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente	Buena	Buena	Buena	Buena

*Véase el apéndice B Información por países

Factor 3: coste total de propiedad

Impuestos a los conductores

Precios de la energía

Comparación de alquileres mensuales

País	Impuestos a los conductores		Precios de la energía						Comparación de alquileres mensuales		
	Índice de fiscalidad del conductor 2021 (BEV frente a ICE, menor es mejor)	Puntuación de los impuestos para el conductor	Precio del combustible (litro de gasolina en euros)	Precio medio del combustible por cada 100 km	Precios de la energía (media de kWh en euros)	Precio medio de la electricidad por 100 km	Índice de precios de la energía (más bajo es mejor)	Puntuación de los precios de la energía	Índice de alquileres (más bajo es mejor)	Índice de alquileres incl. combustible/electricidad (más bajo es mejor)	Puntuación TCO 2021
Austria	0%	5	1,09€	5,45€	0,19€	3,38€	62%	1	101%	95%	4
Bélgica	70%	2	1,32€	6,60€	0,24€	4,36€	66%	1	100%	94%	5
República Checa	112%	0	1,06€	5,30€	0,17€	3,08€	58%	2	138%	124%	1
Dinamarca	129%	0	1,49€	7,45€	0,24€	4,25€	57%	2	108%	98%	4
Finlandia	76%	2	1,50€	7,50€	0,17€	3,03€	40%	3	118%	109%	3
Francia	78%	2	1,45€	7,25€	0,18€	3,30€	46%	2	102%	88%	4
Alemania	50%	4	1,33€	6,65€	0,29€	5,22€	78%	0	81%	81%	5
Grecia	0%	5	1,46€	7,30€	0,17€	3,03€	41%	3	141%	113%	0
Hungría	0%	5	1,04€	5,20€	0,13€	2,28€	44%	3	180%	148%	0
Irlanda	0%	5	1,28€	6,40€	0,23€	4,15€	65%	1	114%	104%	3
Italia	93%	1	1,45€	7,25€	0,21€	3,85€	53%	2	102%	91%	4
Luxemburgo	46%	5	1,16€	5,80€	0,18€	3,28€	56%	2	94%	87%	5
Holanda	59%	4	1,58€	7,90€	0,17€	3,06€	39%	3	115%	98%	3
Noruega	55%	4	1,57€	7,85€	0,12€	2,18€	28%	3	82%	74%	5
Polonia	0%	5	1,00€	5,00€	0,16€	2,81€	56%	2	116%	106%	3
Portugal	127%	0	1,45€	7,25€	0,17€	3,02€	42%	3	103%	91%	4
Rumanía	115%	0	0,98€	4,90€	0,15€	2,78€	57%	2	120%	106%	3
Eslovaquia	114%	0	1,21€	6,05€	0,18€	3,16€	52%	2	139%	121%	1
España	108%	0	1,20€	6,00€	0,21€	3,74€	62%	1	126%	113%	2
Suecia	66%	3	1,44€	7,20€	0,19€	3,34€	46%	2	117%	101%	3
Suiza	94%	1	1,29€	6,45€	0,20€	3,58€	56%	2	116%	106%	3
Reino Unido	0%	5	1,31€	6,55€	0,20€	3,55€	54%	2	92%	85%	5

(x 1000)

Basado en un consumo medio de 5 litros/100 km

Basado en un consumo medio de 18 kWh/100 km

No se incluye en el índice para PT, ya que es una práctica poco común en el mercado

Datos genéricos

País	Código del país	Población en 2020	Infraestructura vial
Austria	AT	8.901.064	1.743
Bélgica	BE	11.549.888	1.763
República Checa	CZ	10.693.939	1.252
Dinamarca	DK	5.822.763	1.329
Finlandia	FI	5.525.292	926
Francia	FR	67.098.824	11.671
Alemania	DE	83.166.711	13.141
Grecia	GR	10.709.739	2.098
Hungría	HU	9.769.526	1.982
Irlanda	IE	4.963.839	916
Italia	IT	60.244.639	6.943
Luxemburgo	LU	626.108	165
Holanda	NL	17.407.585	2.756
Noruega	NO	5.367.580	599
Polonia	PL	37.958.138	1.637
Portugal	PT	10.295.909	3.065
Rumanía	RO	19.317.984	823
Eslovaquia	SK	5.457.873	482
España	ES	47.329.981	15.585
Suecia	SE	10.327.589	2.132
Suiza	CH	8.606.033	1.462
Reino Unido	RU	67.025.542	3.838



Definiciones utilizadas

Pedidos de LeasePlan

Pedidos de EV de LeasePlan

Los países se comparan en función de los pedidos de EV híbridos enchufables y totalmente eléctricos

Pedidos de EV totalmente eléctricos de LeasePlan

Los países se comparan en función de los pedidos de vehículos totalmente eléctricos (BEV) como porcentaje del total de vehículos eléctricos para destacar la importancia de los vehículos totalmente eléctricos de cero emisiones.

Impuestos a los conductores

Hemos calculado el alquiler mensual de un grupo de BEV y lo hemos comparado con el de los vehículos con motor de combustión interna. Incluimos estos vehículos estándar, aunque la elección de los vehículos podría variar según el país en función de su popularidad.

Hemos calculado los costes fiscales netos para un conductor de coche de empresa de un EV en comparación con un vehículo diésel. Esto se ha calculado comparando los siguientes vehículos:

- BMW 320 diésel
- Gama estándar del Tesla model 3

En caso de que el cálculo de la fiscalidad local exigiera un perfil de conductor, se adoptaron los siguientes supuestos:

- > El empleado hace un 70% de uso profesional y un 30% de uso privado
- > La distancia entre el hogar y el lugar de trabajo es de 25 km para cada desplazamiento
- > El salario bruto anual del empleado es de 60.000 € o su equivalente local

La cifra indicada es el porcentaje de imposición al conductor del Tesla tomando como base el BMW.

Alquiler mensual

Hemos calculado el alquiler mensual de un grupo de BEV y lo hemos comparado con el de los vehículos con motor de combustión interna. Incluimos estos vehículos estándar, aunque la elección de los vehículos podría variar según el país en función de su popularidad.

Coches ICE

- > Renault Clio / Hyundai Kona diésel
- > Ford Focus / Volkswagen Golf
- > Audi A4 / BMW serie 3

Coches BEV

- > Renault Zoe / Hyundai Kona BEV
- > Volkswagen ID3 / Nissan Leaf
- > Tesla model 3 / Polestar 2

El alquiler mensual se basa en un contrato de 48 meses con 40.000 km (25.000 millas) anuales y los siguientes servicios:

- > Financiación
- > Reparación, mantenimiento y cambio de neumáticos
- > Seguro

El alquiler mensual no incluye los gastos de combustible/electricidad.

Precios de la energía

Comparamos los precios de la electricidad con los del combustible.

Para los precios de la electricidad hemos utilizado una combinación de cargadores públicos, domésticos y en el lugar de trabajo, basándonos en el siguiente comportamiento de recarga:

- > 60% de recarga doméstica
- > 30% de recarga en el lugar de trabajo
- > 10% de recarga pública

Las tarifas por kWh que comparamos se basan en:

- > Recarga doméstica: Hogares 2.500 kWh < 5.000 kWh / impuestos incluidos.
- > Lugar de trabajo: no doméstico / banda de 500 MWh < 200 MWh / sin IVA ni otros impuestos y gravámenes recuperables

Explicación de la escala de puntuación

KPI

Puntuación

Comentarios

0

1

2

3

4

5

1. Madurez del vehículo eléctrico

1.1 EV por población

0

>0 y
<0.5>0.5 y
<1>1 y
<2>2
y <5>2
y <5

Escala progresiva basada en la propiedad media de automóviles en un país

1.2 Cuota de mercado del EV

<2 %

>2 % y
<4 %>4 % y
<10 %>10 % y
<20 %>20 % y
<50 %

>50 %

Escala progresiva para resaltar el crecimiento casi exponencial del EV

1.3 Cuota de mercado del BEV

<35 %

>35 % y
<70 %

>70 %

Escala para enfatizar la necesidad de pasar a los vehículos totalmente eléctricos

2. Madurez de la infraestructura de recarga

2.1 Puntos de recarga por población

<0.2

>0.2 y
<0.5>0.5 y
<1>1 y
<2>2 y
<5

>5

Escala progresiva para puntuar la importancia de una red de recarga pública bien desarrollada

2.2 Puntos de recarga por matriculación de EV

<0.1

>0.1 y
<0.25>0.25 y
<0.5>0.5 y
<1>1 y
<2

>2

Escala progresiva para puntuar una red existente para vehículos eléctricos nuevos

2.3 Cargadores rápidos por kilómetro de autopista

<0.1

>0.1 y
<1<0.5>1 y
<5

>5

Escala progresiva para mostrar la trayectoria de crecimiento de muchos países

3. Costes totales de propiedad

3.1 Incentivos gubernamentales

Ninguna

Media

Buena

Excelente

Indicación lineal. Los incentivos se puntúan dentro de un país y entre países dentro de la misma categoría

3.2 Impuestos a los conductores

>100 %

90 %
– 100 %75 %
– 90 %60 %
– 75 %50 %
– 60 %

>50 %

Indicación lineal que puntúa un beneficio para los conductores de vehículos eléctricos como política eficaz

3.3 Precios de la energía

>75 %

>60 % y
<75 %>45 % y
<60 %

<45 %

Indicación lineal que puntúa un beneficio para los conductores de vehículos eléctricos como política eficaz

3.4 Comparación del alquiler mensual del EV

>140 %

>130 y
<140 %120 %
– 130 %110 %
– 120 %100 %
– 110 %

<100 %

Indicación lineal que puntúa como preferible un alquiler mensual más bajo para el EV en comparación con el ICE



Fuentes consultadas

Elemento / KPI

Fuente de datos utilizada

1. Madurez del vehículo eléctrico

1.1 % de EV por población

Eurostat, ACEA

www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/

1.2 % de cuota de mercado del EV

Eurostat, ACEA

1.2.1 % de la cuota de mercado de los EV

Eurostat, ACEA

1.2.2 % de la cuota de mercado de los BEV

www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations. (Resultados T1-T3)

1.3 % de pedidos de EV de LeasePlan

Banco de pedidos de LeasePlan

1.3.1 % de la cuota de pedidos de EV

1.3.2 % de la cuota de pedidos de BEV

2. Madurez de la infraestructura de recarga

2.1 Puntos de recarga por población

Eurostat, EAFO

www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats

2.2 Puntos de recarga por matriculación de EV

ACEA, EAFO

appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_if_motorwa&lang=en

2.3 Cargadores rápidos por kilómetro de autopista

Eurostat, EAFO

3. Costes totales de propiedad

3.1 Incentivos gubernamentales

EAFO con validación de LeasePlan

3.2 Impuestos a los conductores

Servicios de Consultoría de LeasePlan

www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/

3.3 Precios de la energía

Precios mundiales de los combustibles, Eurostat

appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_pc_204&lang=en

3.4 Comparación de precios de alquiler de vehículos eléctricos

Servicios de Consultoría de LeasePlan



Apéndice B

Desglose por países



Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > La subvención de hasta 5.000 € se aplica a los vehículos totalmente eléctricos y a los de pila de combustible. La subvención de los híbridos enchufables y los extensores de autonomía asciende a 2.500 €.
- > Requisitos: El precio de catálogo del modelo estándar (sin equipamiento) del vehículo no debe superar los 60.000 € y la autonomía eléctrica del vehículo debe ser de, al menos, 50 km.
- > Los modelos híbridos enchufables con motores diésel están exentos de subvención.
- > Hay 3 fuentes de financiación (gobierno federal, fabricantes de vehículos, estados federales de Austria, que varía).
- > La subvención está disponible hasta finales de 2020. Para 2021 la subvención podría ser menor (4.000 € para los EV y 2.000 € para los PHEV), pero de momento no hay ninguna decisión por parte del Gobierno.

Ventajas fiscales para la matriculación

- > No hay impuesto (NoVa - impuesto de matriculación) para los vehículos de cero emisiones, debido a la fórmula. El NoVa se calcula tomando como base las emisiones de CO₂: como las emisiones de CO₂ de los EV son cero, no se cobra el NoVa.

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Los vehículos eléctricos están exentos del impuesto sobre el seguro del automóvil (*motorbezogene Versicherungssteuer*), que está vinculado al tamaño del motor del vehículo. Esto no se aplica a los extensores de autonomía y a los coches híbridos. En ese tipo de vehículos el cálculo toma como referencia la parte del ICE.

Ventajas fiscales para sociedades

Ventajas respecto al IVA

- > Deducibilidad del IVA de los vehículos eléctricos con un valor de compra de hasta 40.000 €
- > IVA parcialmente deducible en un valor de compra de hasta 80.000 €
- > A partir de un valor de compra de 80.000 € no hay posibilidad de deducir el IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

- > Aparcamiento gratuito: En varias ciudades, los vehículos eléctricos están exentos de pagar el aparcamiento (excepto Viena). En algunas autopistas concretas, no se aplica el límite de velocidad a los vehículos eléctricos de acuerdo con la Ley Federal de Control de Emisiones austriaca. La placa de matrícula con letras verdes es obligatoria en determinadas carreteras (se sigue aplicando un límite de velocidad máximo: por ejemplo, en las carreteras señalizadas con un límite de 80 km/h, el límite máximo es de 130 km/h para los EV)

Incentivos de infraestructura

- > Actualmente no existe la posibilidad legal de liberar puntos de recarga públicos que estén bloqueados por vehículos convencionales (remolques, etc.)
- > Los proveedores de recarga están trabajando junto con los socios y los responsables políticos en una regulación general de la prohibición de estacionamiento y tratando de aplicarla.
- > La instalación de puntos de recarga públicos está subvencionada. La subvención depende del tipo de puntos de recarga, (de 300 a 15.000 € para los puntos de recarga de corriente continua). Condición: accesible para el público / para una subvención de 15.000 € —combinada con la compra de un vehículo comercial eléctrico o un autobús eléctrico—.





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Cancelado desde 2020

Ventajas fiscales para la matriculación

- > Flandes: los vehículos eléctricos matriculados a nombre de un particular o una empresa están exentos del impuesto de matriculación.
- > Valonia y Bruselas: los vehículos eléctricos pagan el impuesto de matriculación más bajo.
- > Las empresas de *leasing* registradas en Flandes ahora también están exentas del impuesto de matriculación para los vehículos eléctricos (desde el 01/07/2020)
- > A las empresas de *leasing* registradas en Bruselas o en la región de Valonia se le aplica el impuesto mínimo de matriculación.

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Flandes: los vehículos eléctricos matriculados a nombre de un particular o una empresa están exentos del impuesto de circulación.
- > Valonia y Bruselas: los vehículos eléctricos pagan el tipo más bajo del impuesto de circulación.
- > Las empresas de *leasing* registradas en Flandes ahora también están exentas del impuesto de circulación para los vehículos eléctricos (desde el 01/07/2020)
- > A las empresas de *leasing* registradas en Bruselas o en la región de Valonia se les aplica el impuesto mínimo de circulación.

Ventajas fiscales para sociedades

- > Los gastos relacionados con el uso de vehículos de cero emisiones son deducibles al 100% del impuesto de sociedades

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

- > El coste de la electricidad de un vehículo totalmente eléctrico es deducible al 100% del impuesto de sociedades

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura

- > Los costes de la infraestructura de recarga (compra e instalación de puntos de recarga) son deducibles al 100 % del impuesto de sociedades. Tanto para la recarga en el lugar de trabajo como para la recarga doméstica suministrada por el empleador. No hay prestación adicional en especie para el trabajador.



 República Checa

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Los incentivos para 2021 aún no están definidos. Se desconoce si estarán disponibles. El grupo de trabajo que prepara los incentivos cesó su actividad en la primavera de 2020. LPCZ se comunica con el Ministerio de Industria y Comercio a través de ČLFA (asociación de *leasing*).

Ventajas fiscales para la matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

Ventajas fiscales para sociedades

- > Exento del impuesto de circulación (BEV, PHEV, CNG). El uso privado de un coche de empresa se considera una renta imponible en la República Checa y se mide con una tasa mensual fija del 1% del precio bruto de compra del vehículo (tanto para los vehículos eléctricos como para los de combustión interna).

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

- > Exención del sistema de peaje para los coches en la autopista, iniciada en 2020; Aparcamiento gratuito en el centro de las grandes ciudades (Praga comenzó en 2018 y otras ciudades la siguieron).

Incentivos de infraestructura

- > Están en marcha incentivos públicos para infraestructuras de empresas de energía y proveedores similares. No hay incentivos para las infraestructuras privadas/empresariales.





Dinamarca

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

Ventajas fiscales para la matriculación

- Se introducen nuevos impuestos para los coches que benefician a los vehículos de cero emisiones y de bajas emisiones (<50 g CO₂/km). Impuesto sobre el valor de todos los vehículos: El 25% de las primeras 65.000 DKK, el 85% hasta 202.200 DKK y el 150% por encima de 202.200 DKK. Así, las cero emisiones obtienen un descuento del 60% y las bajas emisiones del 55%. Además, los vehículos de cero emisiones obtienen un descuento adicional de 170.000 DKK en los impuestos, y los de bajas emisiones, 50.000 DKK.. Tanto los descuentos como las prestaciones económicas se irán eliminando en los próximos años. Esto significa que los vehículos de cero emisiones están exentos de impuestos hasta 500.000 DKK (unos 67.000 €), mientras que los de bajas emisiones se ven beneficiados, lo que hace que el PHEV sea más barato que la versión ICE del mismo modelo

Ventajas fiscales de la propiedad

Ventajas fiscales para sociedades

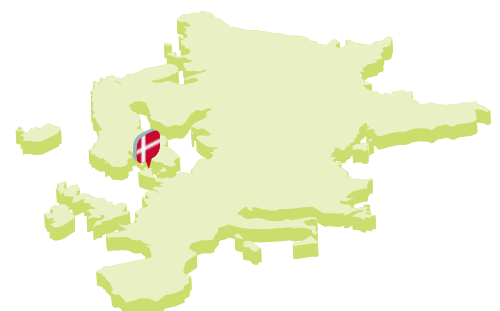
- No hay impuestos en la recarga doméstica para el conductor. Se suprime el incentivo fiscal para los conductores de vehículos de empresa en 2020 (reducción de 40.000 DKK en el impuesto personal).

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura



Finlandia

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > 1) Subvención de compra directa existente: 2.000 € para un BEV <50.000 €. Solo disponible para particulares, no para B2B, y sigue siendo válida este año.
- 2) Incentivo al desguace para la compra de coches nuevos: para los coches de más de 10 años se obtiene un incentivo de compra de 2.000 € euros para los nuevos PHEV (máximo 98 g/km), BEV o coches de gas.

Ventajas fiscales para la matriculación

- > El impuesto sobre vehículos, que se paga en el momento de la compra, se basa en las emisiones de CO₂ del vehículo. En el caso de los BEV es el más bajo (2,7%).

Ventajas fiscales de la propiedad

- > El impuesto sobre la propiedad es igual que los beneficios del impuesto de matriculación. Existe un impuesto anual sobre los vehículos, basado en el impuesto básico más el impuesto sobre la potencia motriz. El impuesto básico se basa en las emisiones de CO₂ del vehículo. El impuesto sobre la potencia motriz se basa en la masa total del vehículo para todos los demás combustibles, excepto la gasolina. Para el BEV es de 1,5 c diarios a partir de 100 kg; para el PEV diésel, 4,9 c; para el PHEV de gasolina, 0,5 c.

Ventajas fiscales para sociedades

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

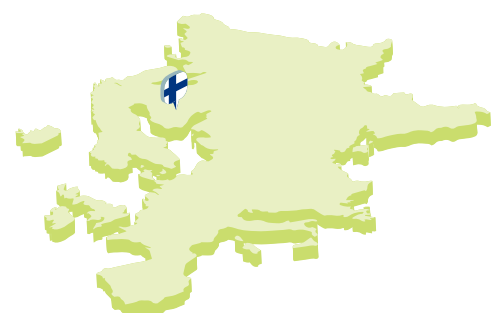
- > 1) Beneficio para conductores (*Fringe benefit*): Los valores fiscales mensuales de los BEV se reducirán en 290 € (beneficio ilimitado del coche) o 170 € (beneficio limitado del coche). No hay beneficios para el empresario, solo para los empleados. 2) Ya no habrá un valor monetario para recargar un coche en el trabajo con electricidad pagada por el empleador en 2021. Cuando un empleado utiliza la electricidad pagada por el empresario en el lugar de trabajo o en un punto de recarga público para recargar un coche en especie y paga cualquier otro gasto de energía eléctrica para el coche, la prestación por coche se considera una prestación limitada.

Incentivos locales

- > Un 50% de descuento en el aparcamiento urbano de Helsinki (administrado por la ciudad) para emisiones de CO₂ bajas.

Incentivos de infraestructura

- > Ayudas a las comunidades de propietarios para la construcción de infraestructuras de recarga de coches eléctricos



Francia

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Sistema de bonificación para la financiación de compras o arrendamientos a largo plazo (>2 años) de turismos y vehículos industriales ligeros. Para emisiones de CO₂ con una tasa de 0 a 20 g
- > Este incentivo para la compra de vehículos eléctricos es de 5.000 € para los coches de menos de 45.000 €, de 3.000 € para los de 45.000 € a 60.000 €, y los de precio superior a 60.000 € no recibirán ninguna bonificación. Algunos PHEV también pueden beneficiarse de una nueva bonificación de compra de 2.000 € en las siguientes condiciones (CO₂ <50 g, autonomía mínima en modo eléctrico de 50 km y precio de compra <50.000 €). Los importes disminuirán gradualmente cada año en 1.000 €. (Los importes se habían revalorizado al alza durante el periodo COVID-19 (en mayo)).* En el caso de los consumidores particulares, el importe se incrementa en 1.000 €, excepto en el caso del PHEV.

Ventajas fiscales para la matriculación

- > Los vehículos totalmente eléctricos y los híbridos enchufables están parcial o totalmente exentos de tasas de matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

- > El límite de amortización contable se eleva para los EV, 30.000 € frente a 18.300 € para los ICE (y para los PHEV, 20.300 € frente a 18.300 €)

Ventajas fiscales para sociedades

- > El impuesto al CO₂ solo se aplica a los turismos. Basado en el impuesto sobre el CO₂, tiene en cuenta dos componentes. El primero se basa en el CO₂ y el segundo en el impacto medioambiental (tipo de combustible, emisiones de Nox). Los EV y PHEV están exentos de este impuesto.

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

- > Prestación en especie (BIK), nueva desde noviembre de 2019: los costes de electricidad pagados por el empresario no se tienen en cuenta en el cálculo del BIK
- > Se aplicará una reducción del 50% en el conjunto del BIK. El importe de esta prestación tiene un límite de 1.800 € al año
- > El cálculo del BIK se basa en el precio de adquisición del coche => 9% anual

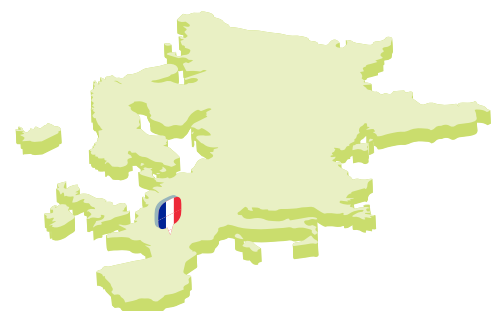
Incentivos locales

- > Algunas regiones ofrecen bonificaciones adicionales a las PYME y a los propietarios privados

Incentivos de infraestructura

- > La prima ADVENIR cubre los costes de suministro e instalación de puntos de recarga hasta un 40%* para empresas y entidades públicas y un 50% para colectivos residenciales.

* Se ha fijado un importe máximo de subvención de 960 euros por punto de recarga. Para las instalaciones privadas, 30% de crédito fiscal en la instalación de nuevas especificaciones de infraestructura de recarga. Las primas serán decrecientes de acuerdo con un nuevo calendario





Alemania

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Para los coches eléctricos puros con un precio de catálogo inferior a 40.000 €, la subvención aumenta a 6.000 €, y para los híbridos a 4.500 €. Para los coches eléctricos puros con un precio de catálogo entre 40.000 € y 65.000 €, la subvención disminuye a 5.000 €, y para los híbridos a 3.750 €. (El precio de catálogo se aplica al modelo básico). La promoción alcanzará a un máximo de 400.000 coches. El gobierno federal promueve un total de 650.000 a 700.000 coches. La promoción se ha ampliado y finaliza en 2025.
- > En los estados federados y en las ciudades y regiones contaminadas por las emisiones, es posible conceder subvenciones adicionales que pueden combinarse con las estatales.
- > En 2021 está prevista una promoción adicional para los eLCV.

Ventajas fiscales para la matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

Ventajas fiscales para sociedades

- > Exención durante los 10 primeros años del impuesto sobre vehículos de motor.
- > La prestación en especie se prolonga hasta 2030.
- > Para los BEV y PHEV adquiridos en el período comprendido entre el 01/2020 y el 12/2030, la ventaja monetaria debe reducirse al 50% del precio bruto de catálogo.
- > Para los BEV con un precio de catálogo inferior a 40.000 € está prevista una reducción adicional del 25% del precio bruto de catálogo.
- > En el caso de los PHEV existe la restricción de que el coche debe tener una autonomía de 40 km o de que las emisiones de CO₂ deben ser inferiores a 50 g/km. Hasta 2022 y hasta 2024 el coche debe tener una autonomía de 60 km y hasta 2025 el PHEV debe tener una autonomía de 80 km.

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura

- > En los estados federados y en las ciudades y regiones contaminadas por las emisiones, es posible conceder subvenciones adicionales, pero estas no pueden combinarse con las estatales.
- > El Gobierno Federal aporta 300 millones de euros para ampliar la infraestructura de recarga. Se dispone de 200 millones de euros para la infraestructura de recarga pública rápida y de 100 millones de euros para la recarga pública normal.





Grecia

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Iniciativa *I Move Electric* para patrocinar el 15% del precio de venta al público antes de impuestos (hasta 50.000 € RPBT); en la compra de vehículos eléctricos de pasajeros o comerciales ligeros hasta 5.500 € y hasta 4.500 € para los PHEV (+ 1.000 € de beneficio de retirada para particulares)

Ventajas fiscales para la matriculación

- > Para PHEV y BEV

Ventajas fiscales de la propiedad

Ventajas fiscales para sociedades

- > No hay imposición a los beneficios en especie para los vehículos con emisiones ≤ 50 g/km con precio de venta al público de hasta 40.000 € antes de impuestos (PHEV, MVEV, BEV). Incentivos adicionales para la instalación de infraestructura de recarga (500 €). Beneficio fiscal en la amortización de activos e incentivos adicionales para la instalación de la infraestructura de recarga (500 €). Los costes de recarga deben excluirse de los ingresos fiscales. Más del 50% de desgravación fiscal en los costes de arrendamiento de los BEV y más del 30% en los costes de arrendamiento de los PHEV y HEV

Ventajas respecto al IVA

- > Los costes de recarga deben excluirse de los ingresos fiscales

Otras ventajas económicas

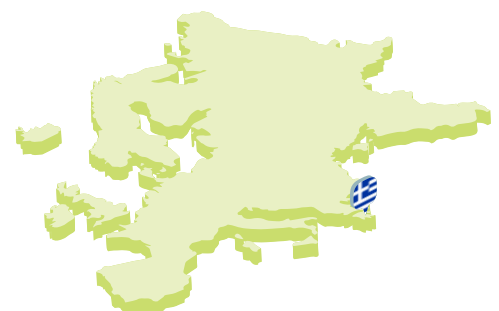
- > Los vehículos eléctricos e híbridos están exentos del impuesto de lujo y del impuesto sobre la vida de lujo.

Incentivos locales

- > Circulación gratuita hasta el centro de Atenas y pase gratuito al carril bus prioritario para BEV y PHEV con emisiones de CO₂ inferiores a 50 g/km; beneficios para BEV: Aparcamiento gratuito. Plazas de aparcamiento reservadas. No hay que pagar por el aparcamiento y el acceso al centro de la ciudad es gratuito

Incentivos de infraestructura

- > Beneficio fiscal en la amortización de activos e incentivos para la instalación de la infraestructura de recarga (500 €). Incentivos empresariales adicionales para la instalación de infraestructuras de recarga





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Subvención estatal neta de 1,5 millones de HUF (21%)

Ventajas fiscales para la matriculación

- > Sin impuesto de matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Sin impuesto de circulación

Ventajas fiscales para sociedades

- > No hay impuesto sobre vehículos de empresa

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

- > Aparcamiento gratuito en lugares públicos

Incentivos de infraestructura





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Una subvención de 5.000 € para los compradores particulares. Ya no hay ninguna subvención adicional de la SEAI para los compradores corporativos.

Ventajas fiscales para la matriculación

- > El Gobierno ha continuado con la reducción de 5.000 € en el impuesto de matriculación de vehículos

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Impuesto reducido para los automóviles que se basa en cero emisiones de CO₂. Para un conductor de coche de empresa, la prestación en especie es nula hasta finales de 2022.

Ventajas fiscales para sociedades

- > No hay ninguna para los vehículos alquilados. En el caso de los vehículos adquiridos por la empresa, existen desgravaciones de capital aceleradas.

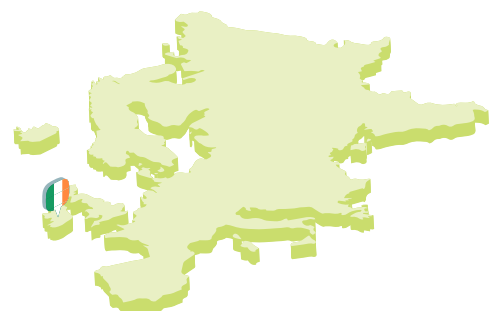
Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura

- > La recarga pública gratuita ha terminado.





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

> ECOBONUS es un mecanismo sujeto a renovación. Cuando el lote (presupuesto fijo del gobierno) termina hay un plazo para decidir si se continúa, así que no está garantizado. Sin embargo, los valores para 2020 son:

- Emisiones de CO₂ ≤ 20 g/km: 6.000 € con desguace, 4.000 € sin desguace
- Emisiones de CO₂ >20 g/km e ≤60 g/km: 2.500 € con desguace, 1.500 € sin desguace

ECOBONUS ha sido revisado dos veces en el último año

Ventajas fiscales para la matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

> Los vehículos eléctricos están exentos del impuesto anual de circulación (impuesto de propiedad) durante un periodo de cinco años a partir de la fecha de su primera matriculación. Tras este periodo de cinco años, en muchas regiones se benefician de una reducción del 75% del tipo impositivo que se aplica a los vehículos de gasolina equivalentes.

Ventajas fiscales para sociedades

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Subvención gubernamental de 8.000 € para vehículos totalmente eléctricos y de 2.500 € para vehículos híbridos enchufables (El vehículo debe estar sujeto a un contrato de *leasing* de una duración mínima de 12 meses. Según la información actual, la prima es aplicable solo si el vehículo se matricula antes del 31 de marzo de 2021, y a más tardar el 31 de diciembre de 2021, pero es muy posible que la prima se prorrogue hasta finales de año (estamos a la espera de la prórroga formal de la norma)

Ventajas fiscales para la matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Reducción del impuesto de circulación basado en las emisiones de CO₂

Ventajas fiscales para sociedades

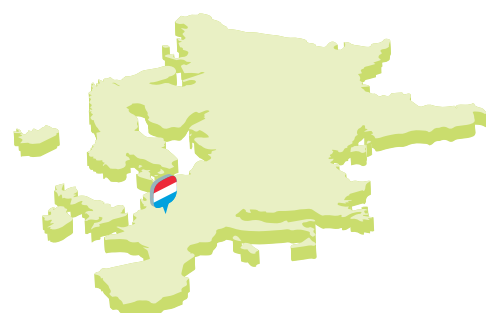
- > La reducción de la prestación en especie para el conductor se grava en función de las emisiones de CO₂: con un vehículo eléctrico, el conductor disfruta de un beneficio en especie calculado en solo el 0.5% del valor del nuevo vehículo (en lugar del 1,5% para los vehículos de todos los motores y todas las emisiones de CO₂ en el pasado). En cuanto a los PHEV, el cálculo es más ventajoso para los vehículos híbridos con motor de gasolina, cuyas emisiones de CO₂ no superen los 50 g/km (de ahí el atractivo de las versiones enchufables). En este caso, el tipo aplicado para el cálculo de la prestación en especie se reduce al 0.8% del valor de un vehículo nuevo

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Para los particulares existe una subvención 2.000 € para un vehículo totalmente eléctrico de segunda mano y 4.000 € para un vehículo totalmente eléctrico nuevo. Esta subvención puede obtenerse con una compra privada o un arrendamiento privado. Este incentivo se introdujo en 2020
- > Se propone una nueva subvención de 5.000 € para vehículos industriales ligeros nuevos de cero emisiones. Este incentivo debería entrar en vigor a partir del 1 de enero de 2021

Ventajas fiscales para la matriculación

- > El impuesto de matriculación se basa en las emisiones de CO₂. Los coches de cero emisiones están exentos de pagar el impuesto de matriculación. Debido al bajo nivel de emisiones de CO₂ que establece el Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros (WLTP, en inglés) para los PHEV, el impuesto de matriculación es bajo.

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Impuesto de circulación: Los coches de cero emisiones están exentos de pagar el impuesto de circulación. PHEV: 50% de descuento en el impuesto de circulación.

Ventajas fiscales para sociedades

- > Inversiones deducibles fiscalmente: Los Países Bajos cuentan con un sistema para facilitar las inversiones en tecnologías limpias, que ofrece una deducción adicional del impuesto de sociedades y del impuesto sobre la renta de las empresas. La lista de inversiones deducibles de 2021 aún no está disponible. Pero los vehículos eléctricos se incluyeron en la lista de 2020.

Ventajas respecto al IVA

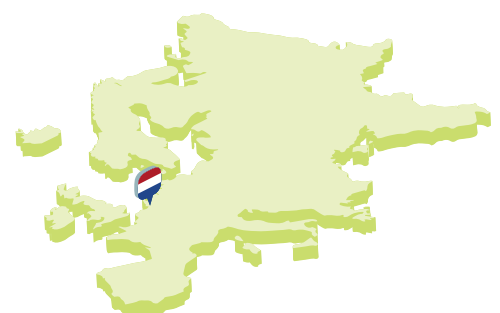
Otras ventajas económicas

- > El impuesto sobre los beneficios adicionales grava el uso privado de los coches de empresa. Esta prestación está valorada en un 22% del valor total del catálogo del vehículo.
- > En el caso de los vehículos totalmente eléctricos de cero emisiones con primera matriculación en 2021, este porcentaje se reduce al 12% para los primeros 40.000 € del precio de catálogo.
- > En el caso de los coches de hidrógeno con cero emisiones, este porcentaje es del 12% para todo el valor de la compra

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura

- > Cuando los residentes de un municipio necesitan un punto de recarga, el municipio proporciona un punto de recarga público de forma gratuita (bajo ciertas condiciones)
- > Basándose en el *Klimaat akkoord*, a escala nacional, comarcal y local hay varias iniciativas para ampliar la infraestructura de recarga. El objetivo es de 1,8 millones de puntos de recarga en 2030.
- > Basándose en el *Klimaat akkoord*, se han tomado medidas para que los precios de la energía de los puntos de recarga sean más transparentes y comparables para los consumidores/usuarios.
- > Se han realizado inversiones en soluciones de hidrógeno (por ejemplo, autobuses y vehículos de recogida de residuos) y estaciones de hidrógeno.
- > No se considera que el beneficio adicional de un punto de recarga doméstico esté incluido en el beneficio adicional del EV.





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

Ventajas fiscales para la matriculación

- > No hay impuesto de matriculación para los vehículos eléctricos (a excepción de la tasa de desguace (2.400 NOK))

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Impuesto de circulación reducido para los BEV

Ventajas fiscales para sociedades

- > Reducción del impuesto del empleador relacionada con la reducción del impuesto sobre las prestaciones en especie para el conductor

Ventajas respecto al IVA

- > Sin IVA en la compra de BEV

Otras ventajas económicas

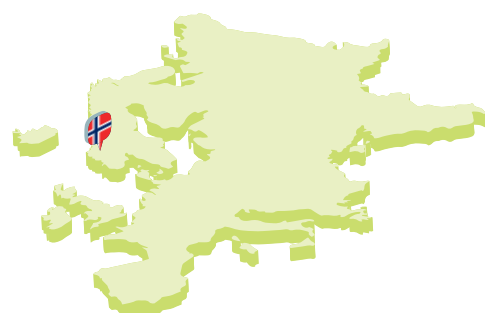
- > Existe un nuevo plan de incentivos para apoyar las adquisiciones de eLCV. La ayuda va de 10.000 NOK a 50.000 NOK en función de la potencia del motor

Incentivos locales

- > La exención de peaje urbano se reducirá en algunas ciudades, pero la tasa para los vehículos eléctricos no superará el 50% del coste de un coche con motor de combustión interna

Incentivos de infraestructura

- > Hay varias iniciativas locales que apoyan la instalación de cargadores. La ayuda oscila normalmente entre 5.000 NOK y 10.000 NOK



 Polonia

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Esperamos que el Fondo Nacional polaco para la Protección del Medio Ambiente y la Gestión del Agua haga las primeras propuestas en el primer trimestre de 2021. Por el momento no se conocen los detalles, pero esperamos que haya diferentes incentivos para los particulares y las empresas

Ventajas fiscales para la matriculación**Ventajas fiscales de la propiedad****Ventajas fiscales para sociedades****Ventajas respecto al IVA****Otras ventajas económicas**

- > Sin cambios: Los BEV pueden circular por los carriles bus; los vehículos eléctricos pueden aparcar gratuitamente en la zona de aparcamiento de pago.

Incentivos locales

- > En este momento no disponemos de ninguna información.

Incentivos de infraestructura



Portugal

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Empresas: Subvención nacional para los BEV: 2.250 €.
Particulares: Subvención nacional para los BEV: 3.000 €

Ventajas fiscales para la matriculación

- > En el caso de los BEV ha habido un cambio en este incentivo: una reducción del 6% solo para los PHEV con emisiones de CO₂ inferiores a 50g de CO₂/km y una autonomía superior a 50 km. Reducción / exención de impuestos: impuesto basado en las emisiones de CO₂. Los BEV están exentos. (Impuesto sobre vehículos)

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Exención del impuesto de circulación para los BEV

Ventajas fiscales para sociedades

- > Exención de la fiscalidad de autónomos para los BEV. Para los BEV se mantiene: Ha habido un cambio para este incentivo, que consiste en la reducción de impuestos del 50%. Para los PHEV: es solo para vehículos con emisiones de CO₂ inferiores a 50 g de CO₂/km y una autonomía superior a 50 km

Ventajas respecto al IVA

- > El IVA es deducible para las empresas (Con costes de adquisición: BEV <62.500 €; PHEV <50.000 €)

Otras ventajas económicas

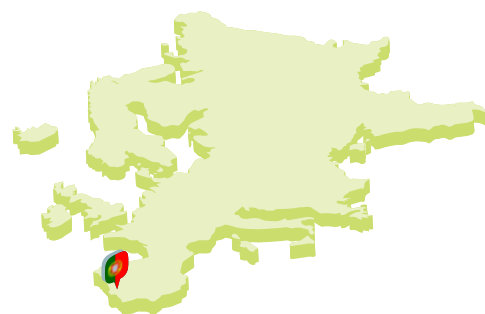
- > Deducción del IVA de la energía consumida por los BEV y PHEV.

Incentivos locales

- > Aparcamiento gratuito en varias ciudades de Portugal (Lisboa, Beja, Guimarães y otras)

Incentivos de infraestructura

- > Todas las infraestructuras públicas son ya de pago



Exención de responsabilidad: Es probable que los incentivos gubernamentales cambien con el tiempo. Antes de utilizar la información, es necesaria una comprobación local previa de la última normativa



Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Seguirá siendo válida la misma subvención para la adquisición, ya que el FX en euros es un poco menor que el de años anteriores: los coches eléctricos 9.300 € y 4.100 € para los híbridos

Ventajas fiscales para la matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Hasta un 95% de descuento del impuesto sobre bienes inmuebles estándar, según la decisión fiscal de cada ciudad. La tributación se realiza en función de la cilindrada del motor del coche

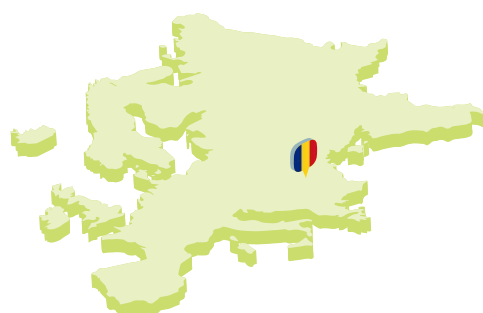
Ventajas fiscales para sociedades

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura





Eslovaquia

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > La subvención para la compra de 5.000 € para los PHEV y de 8.000 € para los BEV se ha dejado de conceder por haberse agotado el presupuesto

Ventajas fiscales para la matriculación

- > La tasa de matriculación más baja posible (33 €)

Ventajas fiscales de la propiedad

Ventajas fiscales para sociedades

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

- > Seguro de responsabilidad civil más bajo posible (similar al de los ICE para 999 cm)

Incentivos locales

- > Los colores de las matrículas de los vehículos eléctricos pueden ser verdes, lo que probablemente permitirá a los conductores utilizar los carriles bus en el futuro en Bratislava para evitar los atascos y viajar más rápido. También es probable que se apruebe la entrada a zonas de bajas emisiones en el centro de la ciudad.

Incentivos de infraestructura

- > Subvención gubernamental de 2.500 € a 18.000 € para instalar un cargador de EV, que debe ser público y estar equipado con un conector de tipo 2



Exención de responsabilidad: Es probable que los incentivos gubernamentales cambien con el tiempo. Antes de utilizar la información, es necesaria una comprobación local previa de la última normativa



España

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > El presupuesto general para 2021 aún está en discusión. El plan para incentivar los vehículos eléctricos para 2020 (Plan Moves II) se puso en marcha en junio de 2020 con un importe presupuestado de 100 millones de euros. Estos fondos se transfieren a las Comunidades Autónomas con el objetivo de fomentar la compra de vehículos alternativos, la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos y el desarrollo de incentivos para la implantación de sistemas de préstamo de bicicletas eléctricas. Las subvenciones para los turismos y los vehículos industriales ligeros pasan de 4.000 € a 6.000 € (superior si se desguaza el vehículo antiguo)

Ventajas fiscales para la matriculación

- > Exención del impuesto de lujo

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Exención/reducción del impuesto de circulación en función de las políticas locales, por ejemplo, en Madrid, Barcelona, Zaragoza y Valencia

Ventajas fiscales para sociedades

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

- > Exención de peaje en las autopistas regionales para los vehículos eléctricos
- > Aparcamiento gratuito en algunas ciudades

Incentivos de infraestructura

- > Las subvenciones a las infraestructuras están incluidas en el Plan Moves II





Suecia

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Dispone de una bonificación climática (*klimatbonus*) de hasta 60.000 SEK para los BEV y PHEV. Disminución proporcional de 60.000 SEK a 10.000 SEK a medida que las emisiones de CO₂ aumenten de 0 a 70 g de CO₂

Ventajas fiscales para la matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Impuesto de circulación de 360 SEK para vehículos con hasta 95 g de emisiones de CO₂ según WLTP (los PHEV diésel tienen un pequeño impuesto debido al motor diésel). Aumento del impuesto de circulación para los vehículos de gasolina y diésel.

Ventajas fiscales para sociedades

- > Impuesto de circulación más bajo que el anterior. Menor valor del beneficio para los conductores (valor de beneficio anual EV/PHEV = valor de beneficio de un coche de motor de combustión equivalente (ahora se han eliminado 10.000 SEK), así como 360 SEK para el impuesto de circulación en lugar del impuesto de circulación de motor de combustión completo que es el caso de los motores de combustión a partir de enero de 2018, pero entra en vigor con WLTP en enero de 2020). El menor valor de las prestaciones también se traduce en una reducción de los impuestos del empleador.

Ventajas respecto al IVA

Otras ventajas económicas

Incentivos locales

- > A partir de 2020 los municipios podrán optar por prohibir los vehículos con altas emisiones en determinadas zonas. Hasta ahora, solo los vehículos anteriores a la UE5 tienen restringida la entrada a determinadas calles de Estocolmo.

Incentivos de infraestructura

- > Apoyo a las instalaciones de la empresa: 50% hasta 15.000 SEK por punto de recarga. Apoyo a las instalaciones domésticas: 50% hasta 10.000 SEK. Apoyo a los cargadores públicos hasta el 50%.





Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > Algunos cantones ofrecen hasta 3.000 CHF por vehículo al comprar un PHEV / EV

Ventajas fiscales para la matriculación

- > Impuesto de circulación cero en la mayoría de los cantones durante los 3 primeros años

Ventajas fiscales de la propiedad

Ventajas fiscales para sociedades

Ventajas respecto al IVA

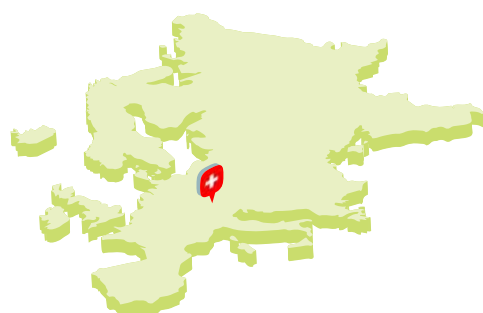
Otras ventajas económicas

- > No hay impuesto de importación para los BEV

Incentivos locales

Incentivos de infraestructura

- > Algunas compañías eléctricas ofrecen ayuda para la instalación de cargadores





Reino Unido

Incentivos gubernamentales

Ayudas para la adquisición

- > La subvención máxima para los coches se ha reducido a 3.000 £ a partir del 12 de marzo de 2020. Los coches valorados en más de 50.000 £ ya no tienen derecho a la subvención.
- > La subvención a las furgonetas se mantiene sin cambios hasta 8.000 £.
- > El plan está financiado hasta 2022/23

Ventajas fiscales para la matriculación

- > Los vehículos de cero emisiones siguen sin pagar el impuesto de matriculación

Ventajas fiscales de la propiedad

- > Los vehículos de cero emisiones siguen sin pagar el impuesto de propiedad. Se ha eliminado la tasa para los vehículos de valor elevado, por lo que todos los vehículos eléctricos están ahora exentos

Ventajas fiscales para sociedades

- > El impuesto sobre las prestaciones en especie es actualmente del 0%, y subirá al 1% en 2021/22 y al 2% a partir de 2022/23 hasta, al menos, 2024/25.

Ventajas respecto al IVA

- > La electricidad doméstica tiene un tipo de IVA reducido: solo el 5% en lugar del 20% que se aplica en otros lugares

Otras ventajas económicas

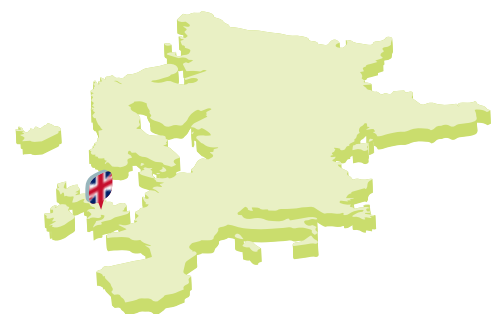
- > Los vehículos de emisiones ultrabajas (hasta 75 g/km de CO₂) quedan fuera de la normativa del régimen de remuneración opcional. Esto significa que los conductores de vehículos de empresa con un plan de sacrificio salarial pueden contribuir a sus costes de vehículos utilizando el salario bruto antes de impuestos, y un plan de sacrificio salarial NI puede contribuir a sus costes de vehículos utilizando el salario bruto antes de impuestos y NI

Incentivos locales

- > En la actualidad, los vehículos eléctricos y la mayoría de los PHEV obtienen un 100% de descuento por ser vehículos más limpios en la zona con tasa de congestión de Londres. A partir del 25 de octubre de 2021, el descuento se aplicará a los vehículos de cero emisiones. Continuará así hasta el 25 de diciembre de 2025
- > Ya está disponible una nueva matrícula verde que facilita a las autoridades locales la concesión de incentivos como la reducción de las tarifas de aparcamiento o el uso de carriles bus

Incentivos de infraestructura

- > El "Plan de recarga de vehículos eléctricos en el hogar" (EVHS, en inglés) y el "Plan de recarga en el lugar de trabajo" (WCS, en inglés) siguen ofreciendo una subvención para la instalación de puntos de recarga. Se redujo de 500 £ a 350 £ a partir del 1 de abril de 2020.
- > Continúa el plan ORCS, por el que los ayuntamientos obtienen una subvención para la instalación de puntos de recarga en zonas con aparcamiento en la calle, con una reducción de la subvención de 7.500 £ a 6.500 £ a partir del 1 de abril de 2020.





Media Contact



Hayden Lutek
Media Relations &
Public Affairs Manager

+31621370324
media@leaseplancorp.com