

EV Readiness Index 2022



LeasePlan

What's next?

Índice

01

Introducción

01- 03 Sobre el EV Readiness Index 2022

04

Resultados 2022

04 Conclusiones principales 2022
05 Datos destacados por país

06

Resultados totales del EV Readiness Index 2022

06-07 Preparación para el VE por país
08-09 Factor 1: Puntuación de madurez del VE
10-11 Factor 2: Puntuación de madurez de la infraestructura de carga
12-14 Factor 3: Puntuación de CTM (Coste Total de Movilidad)

15

Progreso en comparación con 2021

15 Incentivos gubernamentales: 2021 vs. 2022
16 Madurez del VE: 2021 vs. 2022
17 Madurez de la infraestructura de carga: 2021 vs. 2022
18 Madurez del CTM (Coste Total de Movilidad): 2021 vs. 2022

19

Pásate al eléctrico

19 Nuestro compromiso: cero emisiones netas en 2030
20-21 7 razones para pasarse al eléctrico

22

Anexo 1

23-44 Incentivos gubernamentales por país

45

Anexo 2

46 Bibliografía adicional
47 Datos genéricos
48 Definiciones utilizadas
49 Explicación de la escala de puntuación
50 Fuentes utilizadas



Introducción

Sobre el EV Readiness Index 2022

¿Por qué ahora?



El transporte es el factor que más rápidamente está contribuyendo al cambio climático. **Solo en la UE, el transporte por carretera representa aproximadamente el 20% de las emisiones de dióxido de carbono.**



Aproximadamente el 50% de los vehículos que circulan en la actualidad están a nombre de entidades corporativas. Por consiguiente, las empresas juegan un papel fundamental de cara a liderar la transición hacia un sistema de transporte más sostenible.



Dar el salto a una flota de bajas emisiones es una de las formas más sencillas de reducir la huella de carbono para dichas empresas y, al mismo tiempo, ayudar a combatir el cambio climático. Esto puede conseguirse de forma instantánea y sin cambiar de estrategia.

Introducción

Sobre el EV Readiness Index 2022

El EV Readiness Index 2022 (Índice de Preparación para el VE 2022) de LeasePlan es un análisis exhaustivo de la preparación de 22 países europeos de cara la transición a la movilidad eléctrica. Esta es su 5ª edición.

El Índice se fundamenta sobre tres factores:



La madurez del mercado del VE



La madurez de la infraestructura para los VE



El coste total de movilidad (CTM) de un VE

Los 22 países incluidos en el EV Readiness Index 2022 de LeasePlan son: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía, Suecia y Suiza.

El Índice va mucho más allá de ofrecer una clasificación general por países; los datos que se detallan para cada uno de los factores clave proporcionan información estratégica práctica sobre la preparación para el VE de cada mercado. Estos datos pueden ayudar a los gestores de flota y movilidad internacionales a tomar las decisiones adecuadas para hacer la transición a una flota eléctrica.

Introducción

Las clasificaciones del EV Readiness Index 2022 se determinan de acuerdo con tres factores clave

Categoría	KPI	Puntos máximos	Porcentaje
01 Madurez del mercado de VE en un país	% de VEs matriculados en 2021 por población total	5	10%
	Cuota de mercado de los VE sobre el total de vehículos matriculados en 2021	5	10%
	Cuota de mercado de los vehículos eléctricos puros (VEB) sobre todos los vehículos matriculados en 2021	2	4%
	Proporción de VE entre todas las entradas de pedidos ¹	5	10%
	Porcentaje de VEB respecto a los pedidos de VE ¹	2	4%
02 Madurez de la infraestructura de carga en un país	Nº de puntos públicos de carga por población total	5	10%
	Nº de puntos de carga por cada VE matriculado	5	10%
	% de cargadores rápidos por km de autopista	3	6%
03 Coste total de movilidad de VE	Puntuación de todos los incentivos gubernamentales aplicables ²	5	10%
	Puntuación de los beneficios fiscales en especie para conductores de VE	5	10%
	Precio de la energía	3	6%
	Comparación de precios de alquiler de VE ³	5	10%

Puntuación máxima **50**

Fuentes: ACEA - Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles

EAFO - Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos, Eco-Movement, Eurostat, LeasePlan Consultancy Services

¹ Pedidos de LeasePlan

² Nota otorgada por LeasePlan a partir de la comparación y puntuación de todos los incentivos gubernamentales

³ Precio de alquiler de un vehículo eléctrico puro comparado con un vehículo de gasolina

Resultados de 2022

Conclusiones principales 2022

La adopción de VE aumentó significativamente en casi todos los países. Este dato refleja la creciente popularidad de los VE en todos los mercados europeos, al mismo tiempo que aumentan los modelos disponibles en todos los segmentos.

Por otro lado, las infraestructuras de carga siguen rezagadas, algo que genera una escasez de puntos de carga, teniendo en cuenta el aumento de matriculaciones de VE. Esta escasez pone de manifiesto la necesidad de que los gobiernos inviertan de forma urgente en una infraestructura de carga pública robusta y fiable en toda Europa.

Los VE son más asequibles que nunca. La competitividad de los costes se debe, principalmente, a que el precio de la energía es comparativamente más bajo para los VE frente a los precios del diésel y la gasolina, así como a la existencia de condiciones fiscales más beneficiosas para los conductores de VE.

Noruega es el país mejor preparado para el VE; la República Checa es el peor preparado, y Grecia es el país que más ha mejorado con respecto a 2021.

Resultados de 2022

Datos destacados por país



Los tres primeros países del Índice siguen siendo los mismos que el año pasado: Noruega permanece en el número 1, Holanda en el 2 y el Reino Unido en el 3.



Austria mejoró notablemente y comparte el número 3. Esto se debe a la ampliación de la red de carga y al importante aumento de las matriculaciones de VE.



Grecia es el país que más ha mejorado, pasando de tener 16 puntos a 23, motivado por el aumento de la cuota de mercado del VE y al menor coste total de movilidad de estos vehículos.



En el mismo sentido, Suecia (+5 puntos) y Bélgica (+4 puntos) han aumentado su puntuación gracias a una mejor infraestructura de carga y a unos incentivos gubernamentales más favorables para los VE.



En cuanto a los mercados más maduros (Noruega y Países Bajos), estos muestran un ligero aumento de la fiscalidad gubernamental, algo que podría perjudicar su puntuación en los próximos años.

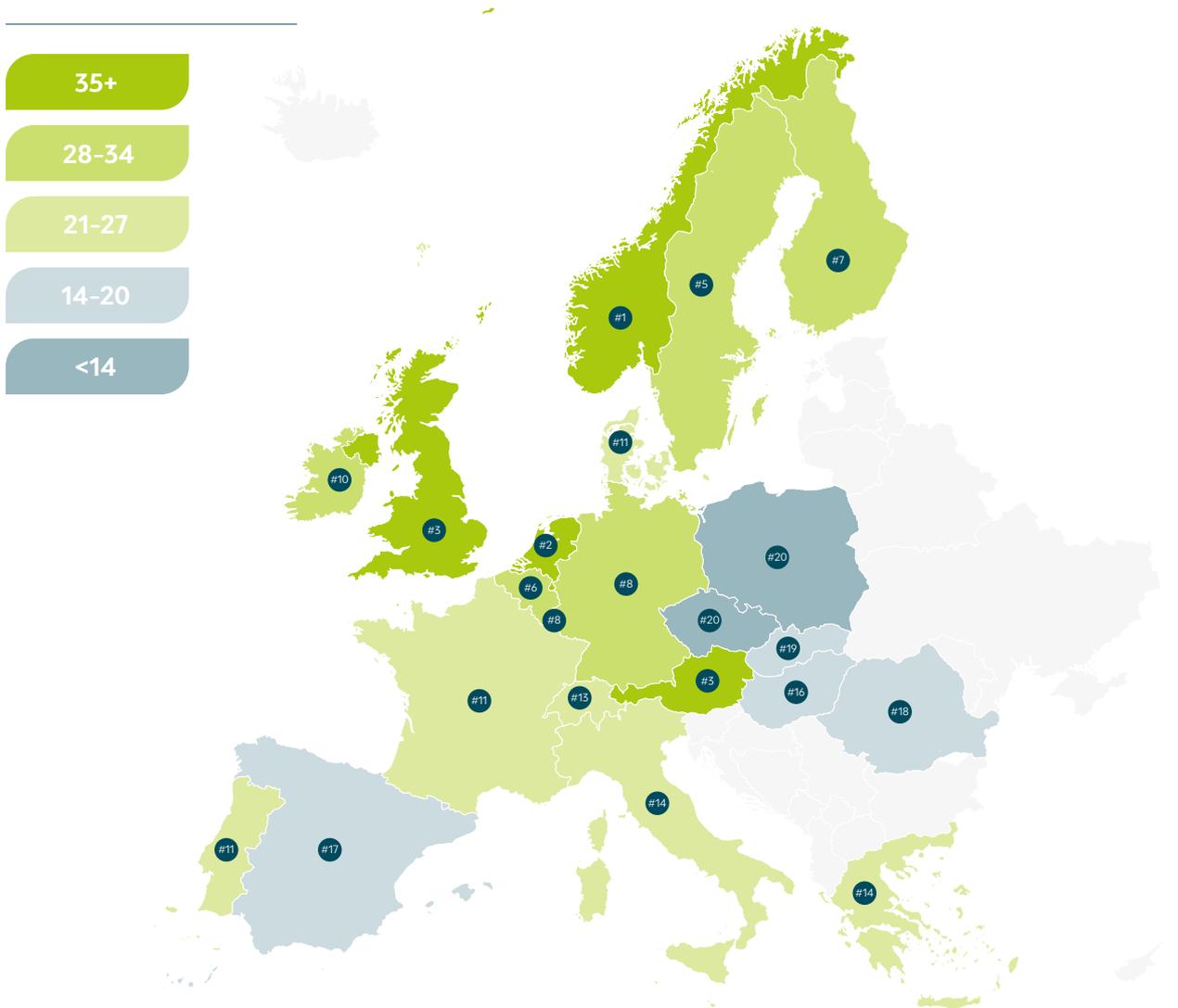
Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Preparación para el VE por país

El EV Readiness Index 2022 de LeasePlan es un análisis exhaustivo de la preparación de 22 países europeos de cara la transición a la movilidad eléctrica.

El EV Readiness Index 2022 muestra que, en la actualidad, los Países Bajos, Noruega y el Reino Unido son los países europeos mejor preparados para la transición al vehículo eléctrico.

Preparación para el VE, por país



Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Preparación para el VE por país

Puntuación total		1. Madurez VE	2. Madurez carga	3. CTM	Posición en 2021	Puntos 2021
#	País					
1	 Noruega	42	18	8	16	1 → 42
2	 Países Bajos	37	15	10	12	2 ↓ 38
3	 Reino Unido	35	13	6	16	3 ↑ 33
3	 Austria	35	13	8	14	5 ↑ 29
5	 Suecia	34	15	7	12	6 ↑ 29
6	 Bélgica	31	12	6	13	8 ↑ 27
7	 Finlandia	30	12	6	12	9 ↑ 27
8	 Alemania	29	13	3	13	7 ↑ 28
8	 Luxemburgo	29	13	5	11	4 ↓ 31
10	 Irlanda	28	13	2	13	10 ↑ 26
11	 Dinamarca	27	12	5	10	13 ↑ 23
11	 Francia	27	10	4	13	11 ↑ 26
11	 Portugal	27	10	2	15	12 ↑ 26
13	 Suiza	25	10	7	8	14 ↑ 23
14	 Grecia	23	7	1	15	17 ↑ 16
14	 Italia	23	9	3	11	15 ↑ 21
16	 Hungría	20	5	4	11	16 → 20
17	 España	19	7	3	9	18 ↑ 15
18	 Rumanía	18	4	3	11	20 ↑ 13
19	 Eslovaquia	14	4	4	6	21 ↑ 13
20	 R. Checa	13	4	5	4	22 ↑ 12
20	 Polonia	13	3	3	7	19 ↓ 15

Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Factor 1: Puntuación de Madurez del VE

Uno de los factores clave a la hora de determinar la madurez del mercado del VE es la evolución real de las matriculaciones de VE en un país.

Este factor incluye los siguientes elementos:

01 La adopción del VE por parte de la población

02 La cuota del VE en el marco del mercado general

03 La cuota de pedidos de VE de los clientes de LeasePlan

Los países nórdicos y Europa Occidental son los territorios que presentan una mayor madurez en cuanto a la matriculación de VE.

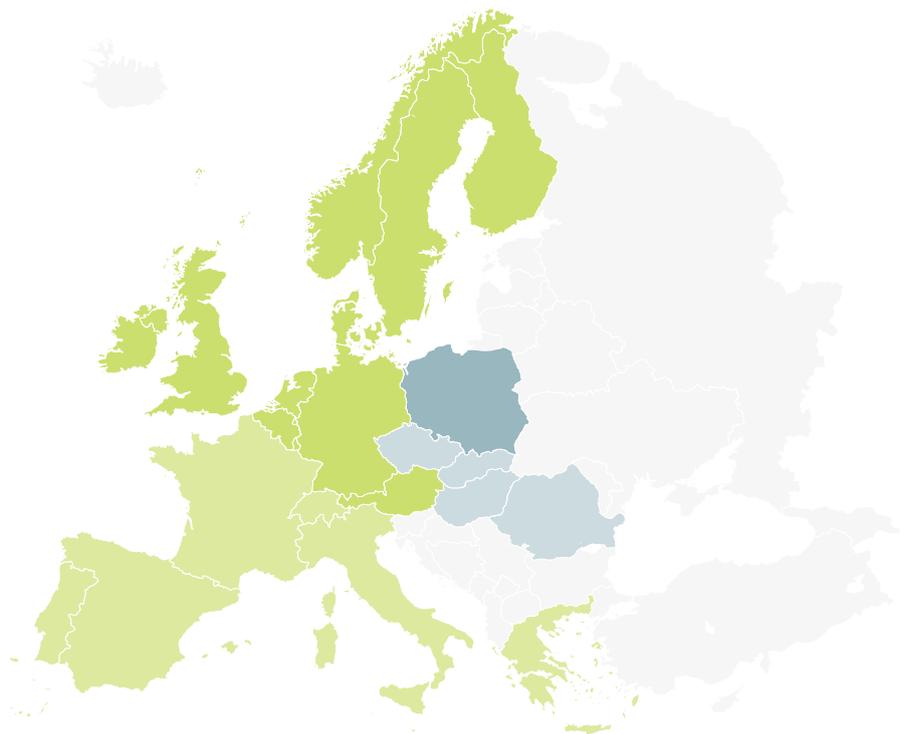
Puntuación: madurez del VE

>11 y <14

>7 y <11

>4 y <7

<4



Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Factor 1: Madurez del mercado del VE

País	Puntuación VE población	Puntuación VE cuota de mercado	Puntuación cuota VEB
Austria	3	3	2
Bélgica	4	3	0
República Checa	1	1	1
Dinamarca	4	4	1
Finlandia	3	4	0
Francia	3	3	1
Alemania	4	3	1
Grecia	1	2	1
Hungría	1	2	1
Irlanda	3	3	1
Italia	2	2	1
Luxemburgo	5	3	1
Países Bajos	3	4	2
Noruega	5	5	2
Polonia	1	1	1
Portugal	3	3	1
Rumanía	1	1	2
Eslovaquia	1	0	1
España	2	2	1
Suecia	5	4	1
Suiza	4	3	1
Reino Unido	3	3	2

Poco aumento  Mayor aumento

¹ Definición VE: = VEB + FCEV + PHEV. Periodos Q4 2020, Q1-Q3 2021

² Definición de cuota de mercado: todo el mercado de automóviles, incluidas las ventas B2C

³ Definición VEB: Vehículo eléctrico puro

Fuente: ACEA, Eurostat

Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Factor 2: Madurez de la infraestructura de carga

Por quinto año consecutivo, la infraestructura de carga es el factor que más frena la revolución del VE. Una vez más, la puntuación obtenida por la infraestructura de carga es más baja que la de cualquier otra categoría del Índice.

Este factor se compone de:

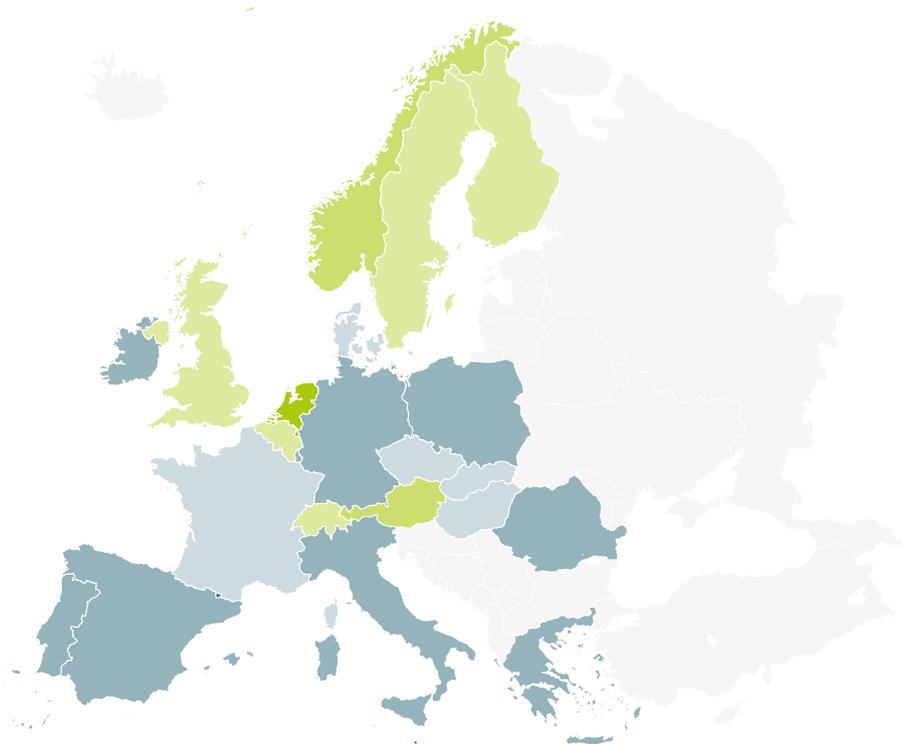
01 Puntos de carga públicos con respecto a la población

02 Puntos de carga públicos con respecto a las matriculaciones de VE

03 Disponibilidad de puntos de carga rápida (CC) en relación con los kilómetros de autopista disponibles

Mercados como Alemania, Suecia y el Reino Unido se sitúan en los primeros puestos de este Índice de Preparación para el VE, pero incluso estos territorios obtienen una puntuación baja en el desarrollo de su infraestructura de carga.

Puntuación: madurez del VE



Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Factor 2: Madurez de la infraestructura de carga

País	Puntos de carga por población				Puntos de carga por VE		Puntos de carga rápida			
	Nº pts. de carga públicos	Nº pts. de carga (vel. estándar) ¹	Nº pts. carga rápida ²	Nº enchufes de carga por habitante (x1000)	Puntuación de pts. de carga por población	Nº de estaciones por VE en 2021 por población	Puntuación de estaciones de carga por VE	% de pts. carga rápida	Nº ubc. de carga rápida por 100km	Puntuación Nº carga rápida por km de autopista
Austria	17,135	15,137	1,998	192	3	3,748	3	11.7%	115	2
Bélgica	13,291	12,408	883	1.15	3	1,835	2	6.6%	50	1
República Checa	2,695	1,495	1,200	0.25	1	3,714	3	44.5%	94	1
Dinamarca	6,161	5,374	787	1.05	3	1,078	1	12.8%	59	1
Finlandia	5,501	4,571	930	0.99	2	1,993	2	16.9%	100	2
Francia	52,311	46,738	5,573	0.78	2	1,844	2	10.7%	48	0
Alemania	63,829	54,183	9,646	0.77	2	0,955	0	15.1%	73	1
Grecia	645	603	42	0.06	0	1,066	1	6.5%	2	0
Hungría	2,567	2,039	528	0.26	1	3,184	3	20.6%	31	0
Irlanda	1,997	1,640	357	0.40	1	1,262	1	17.9%	36	0
Italia	26,720	24,179	2,541	0.45	1	2,048	2	9.5%	37	0
Luxemburgo	1,453	1,440	13	2.29	4	1,662	1	0.9%	8	0
Países Bajos	84,110	81,164	2,946	4.81	4	8,147	4	3.5%	106	2
Noruega	24,249	16,391	7,858	4.50	4	1,646	1	32.4%	780	3
Polonia	2,997	2,023	974	0.08	0	2,081	2	32.5%	58	1
Portugal	4,347	3,217	1,130	0.42	1	1,612	1	26.0%	37	0
Rumanía	1,208	749	459	0.06	0	2,380	2	38.0%	53	1
Eslovaquia	1,761	1,334	427	0.32	1	9,167	2	24.2%	86	1
España	14,839	11,497	3,342	0.31	1	2,287	2	22.5%	21	0
Suecia	20,884	18,211	2,673	2.01	4	1,552	1	12.8%	125	2
Suiza	10,372	8,472	1,900	1.20	3	1,896	2	18.3%	130	2
Reino Unido	44,609	35,507	9,102	0.65	2	1,602	1	20.4%	237	3

Poco aumento  Mayor aumento

¹ Definición de velocidad estándar: = carga de CA entre 3,6 kw y 22 kw² Definición de velocidad rápida: = carga de CC por encima de 22 kw

Fuente: Eco-movement

Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Factor 3: Puntuación CTM

La adopción del VE depende en gran medida de lo económico que resulte conducir este tipo de vehículo en el marco del mercado de la automoción.

Nuestro índice compara los siguientes factores del coste total de movilidad de los VE:

01 Incentivos gubernamentales

02 Impuestos que soporta el conductor

03 Precio de la energía

04 Alquiler mensual del vehículo de renting

El índice revela que muchos países ofrecen fuertes incentivos gubernamentales, así como una menor fiscalidad para el conductor de VE y mejores incentivos en materia del IVA soportado. Gracias a estas medidas, en muchos países europeos ya se ha alcanzado la paridad del CTM con respecto a los vehículos con motor de combustión interna (ICE).

Puntuación: madurez del VE

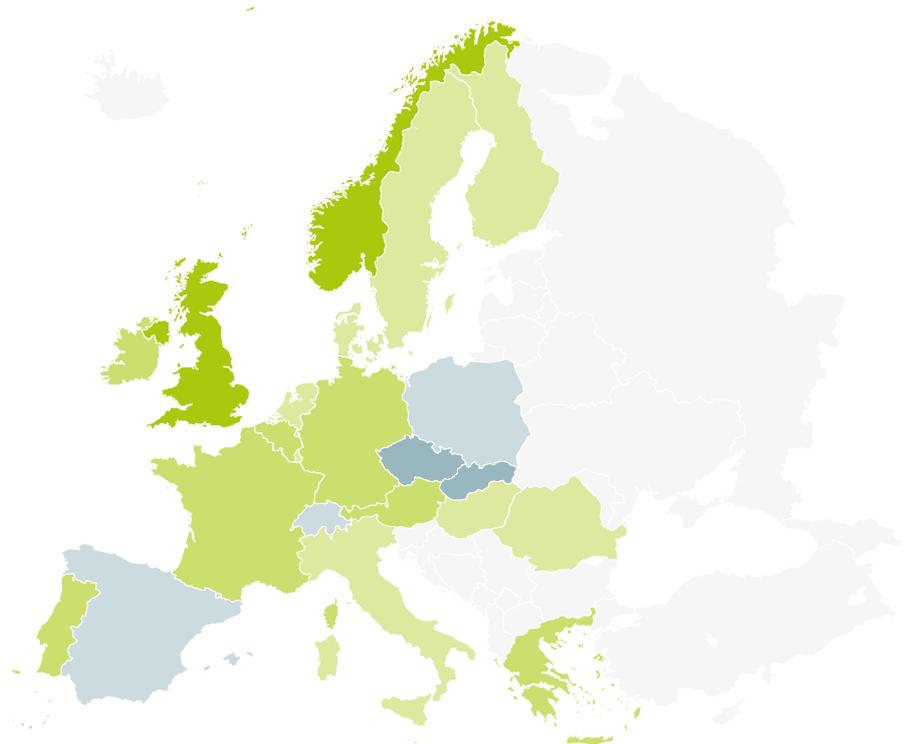
16+

>13 y <16

>10 y <13

>7 y <10

<7



Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Factor 3: Coste total de movilidad

Incentivos gubernamentales

Incentivos gubernamentales ¹

País	Subv. Compra	Subv. Imp. matricula	Subv. Imp. propiedad	Subv. Imp. empresas	Subv. IVA	Otros beneficios Financieros	Incentivos locales	Incentivos infraestructuras	Total puntos	Puntuación incentivos gubernamentales
Austria	Excelente	Excelente	Bueno	N/A	Bueno	N/A	Medio	Excelente	14	3
Bélgica	N/A	Excelente	Excelente	Excelente	N/A	Excelente	N/A	Excelente	15	4
República Checa	N/A	N/A	Bueno	N/A	N/A	N/A	Bueno	Excelente	7	2
Dinamarca	N/A	Excelente	Bueno	Excelente	N/A	Excelente	Medio	Medio	13	3
Finlandia	Bueno	Bueno	Bueno	Excelente	N/A	Bueno	Medio	Medio	13	3
Francia	Excelente	Bueno	Medio	Excelente	N/A	Bueno	Medio	Bueno	14	3
Alemania	Excelente	N/A	Excelente	Excelente	N/A	N/A	Bueno	Bueno	13	3
Grecia	N/A	N/A	Excelente	Excelente	N/A	Bueno	Bueno	Medio	11	3
Hungría	Excelente	Excelente	Bueno	Excelente	N/A	N/A	Bueno	N/A	13	3
Irlanda	Medio	Excelente	Excelente	N/A	N/A	N/A	N/A	Excelente	10	3
Italia	Excelente	N/A	Excelente	N/A	N/A	N/A	N/A	Excelente	9	2
Luxemburgo	Excelente	N/A	Bueno	Excelente	N/A	N/A	N/A	Excelente	11	3
Países Bajos	Bueno	Excelente	Excelente	Medio	N/A	N/A	N/A	Medio	10	3
Noruega	N/A	Excelente	N/A	Medio	Excelente	Bueno	Bueno	Bueno	13	3
Polonia	Excelente	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Medio	Bueno	6	2
Portugal	Excelente	Excelente	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Medio	N/A	15	4
Rumanía	Excelente	Bueno	Bueno	N/A	N/A	N/A	N/A	Medio	8	2
Eslovaquia	N/A	Bueno	Bueno	Bueno	N/A	Bueno	Medio	N/A	9	2
España	Excelente	Excelente	Bueno	N/A	N/A	N/A	Bueno	Medio	11	3
Suecia	Excelente	N/A	Bueno	Excelente	N/A	N/A	Medio	Bueno	11	3
Suiza	Bueno	Bueno	N/A	N/A	N/A	Medio	N/A	Bueno	7	2
Reino Unido	Bueno	Excelente	Excelente	Excelente	Bueno	Bueno	Excelente	Bueno	20	5

Poco aumento  Mayor aumento

¹ Consulte el capítulo 3 si desea más información sobre los factores (por país) que han cambiado en comparación con el año anterior
Fuente: EAFO con validación de LeasePlan

Resultados totales del EV Readiness Index 2022

Factor 3: Coste total de movilidad

Impuestos al conductor, precios de la energía, alquiler mensual

País	Impuestos al conductor		Precio de la energía				Comparación del alquiler mensual VE			
	Índice impuestos de conductor 2021 (BEV vs ICE)	Puntuación impuestos conductor	Precio del combustible (litro de gasolina en EUR) ¹	Precio medio del combustible por 100km ²	Precio de la energía (promedio kWh en EUR) ³	Precio medio electricidad por 100km ⁴	Índice de precios de la energía (más bajo mejor)	Puntuación precios energía	Índice renting de VE (gasolina vs VEB; más bajo mejor) ⁵	Puntuación índice renting
Austria	0%	5	€1.40	€6.35	€0.20	€3.58	56%	2	92%	4
Bélgica	66%	3	€1.60	€7.26	€0.23	€4.07	56%	2	99%	4
República Checa	141%	0	€1.44	€6.56	€0.17	€ 3.04	46%	2	137%	0
Dinamarca	96%	1	€1.78	€8.11	€0.23	€4.18	51%	2	92%	4
Finlandia	79%	2	€1.80	€8.20	€0.17	€3.01	37%	3	98%	4
Francia	54%	4	€1.61	€7.34	€0.18	€3.24	44%	2	97%	4
Alemania	27%	5	€1.58	€7.18	€0.26	€4.65	65%	1	97%	4
Grecia	0%	5	€1.74	€7.90	€0.16	€2.97	38%	3	98%	4
Hungría	0%	5	€1.27	€5.79	€0.12	€2.23	39%	3	143%	0
Irlanda	8%	5	€1.70	€7.72	€0.24	€4.24	55%	2	106%	3
Italia	66%	3	€1.72	€7.83	€0.20	€3.58	46%	2	95%	4
Luxemburgo	48%	5	€1.41	€6.43	€0.18	€3.31	52%	2	123%	1
Países Bajos	79%	2	€1.96	€8.92	€0.17	€3.04	34%	3	87%	4
Noruega	5%	5	€1.82	€8.25	€0.16	€2.88	35%	3	85%	5
Polonia	75%	2	€1.25	€5.68	€0.15	€2.77	49%	2	129%	1
Portugal	0%	5	€1.67	€7.57	€0.19	€3.42	45%	2	94%	4
Rumanía	0%	5	€1.23	€5.57	€0.16	€2.81	50%	2	115%	2
Eslovaquia	117%	0	€1.46	€6.62	€0.17	€3.10	47%	2	117%	2
España	75%	2	€ 1.47	€6.67	€0.21	€3.71	56%	2	110%	2
Suecia	83%	2	€ 1.70	€7.74	€0.16	€2.88	37%	3	93%	4
Suiza	93%	1	€1.58	€7.17	€ 0.23	€4.14	58%	2	105%	3
Reino Unido	7%	5	€1.73	€7.85	€0.20	€3.64	46%	2	99%	4

Menor aumento  Mayor aumento

¹ Precios de la gasolina al 27/12/2021. Fuente: globalpetrolprices.com² Basado en un consumo medio de 4,5 litros/100 km.³ Fuente: Eurostat, con la última actualización del cuarto trimestre de 2021, con un perfil de recarga mixto de recarga en el hogar, en el lugar de trabajo y en la vía pública.⁴ Basado en un consumo medio de 18 kWh/100 km.⁵ Basado en una lista de un total de 960 cotizaciones de vehículos VEB y de gasolina

Progreso en comparación con 2021

Incentivos gubernamentales:
2021 vs. 2022

En muchos países europeos se han incorporado una serie de nuevos incentivos (o se han mejorado los existentes) en comparación con el año pasado. En países como el Reino Unido, Noruega y los Países Bajos (que son los mejor preparados para el VE), los incentivos permanecieron igual o se redujeron.

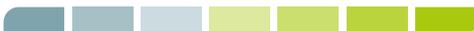
País	Subv. Compra	Subv. Imp. matricula	Subv. Imp. propiedad	Subv. Imp. empresas	Subv. IVA	Otros beneficios financieros	Subv. locales	Subv. infraestructuras
Austria	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Mejora
Bélgica	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Mejora
República Checa	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Mejora
Dinamarca	Igual	Descenso	Nuevo	Mejora	Igual	Nuevo	Nuevo	Nuevo
Finlandia	Mejora	Mejora	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Mejora
Francia	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Descenso
Alemania	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Grecia	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Hungría	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Irlanda	Igual	Igual	Nuevo	Igual	Igual	Igual	Igual	Nuevo
Italia	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Nuevo
Luxemburgo	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Nuevo
Países Bajos	Igual	Igual	Igual	Descenso	Igual	Igual	Igual	Igual
Noruega	Igual	Igual	Descenso	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Polonia	Mejora	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Mejora
Portugal	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Rumanía	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Nuevo
Eslovaquia	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
España	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Suecia	Mejora	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Suiza	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Reino Unido	Descenso	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual

Progreso en comparación con 2021

Madurez del VE: 2021 vs. 2022

Austria y Grecia experimentan el mayor aumento en madurez del VE en comparación con 2021, seguidas por el Reino Unido. En general, la mayoría de los países han registrado un aumento del índice de madurez, a excepción de Hungría.

País	Madurez VE 2021	Madurez VE 2022	Variación 2021-2022
Austria	9	13	4
Bélgica	11	12	1
República Checa	4	4	0
Dinamarca	11	12	1
Finlandia	11	12	1
Francia	9	10	1
Alemania	12	13	1
Grecia	3	7	4
Hungría	6	5	-1
Irlanda	12	13	1
Italia	8	9	1
Luxemburgo	12	13	1
Países Bajos	15	15	0
Noruega	17	18	1
Polonia	2	3	1
Portugal	10	10	0
Rumanía	3	4	1
Eslovaquia	4	4	0
España	6	7	1
Suecia	14	15	1
Suiza	10	10	0
Reino Unido	11	13	2

Menos descenso  Mayor aumento

Progreso en comparación con 2021

Madurez de la infraestructura de carga: 2021 vs. 2022

Países como Suecia, Austria, República Checa y Suiza alcanzan una puntuación más alta en el desarrollo de su estructura de carga en comparación con 2021. Sin embargo, la infraestructura de carga sigue obteniendo una puntuación relativamente baja en toda Europa.

País	Madurez carga 2021	Madurez carga 2022	Variación 2021-2022
Austria	6	8	2
Bélgica	5	6	1
República Checa	3	5	2
Dinamarca	4	5	1
Finlandia	5	6	1
Francia	5	4	-1
Alemania	4	3	-1
Grecia	1	1	0
Hungría	3	4	1
Irlanda	3	2	-1
Italia	4	3	-1
Luxemburgo	5	5	0
Países Bajos	9	10	1
Noruega	9	8	-1
Polonia	2	3	1
Portugal	3	2	-1
Rumanía	3	3	0
Eslovaquia	4	4	0
España	3	3	0
Suecia	4	7	3
Suiza	5	7	2
Reino Unido	5	6	1

Mayor descenso



Mayor aumento

Progreso en comparación con 2021

Madurez del CTM: 2021 vs. 2022

En líneas generales, los VE son ahora más asequibles en toda Europa, siendo los países del sur de Europa, como Portugal, España y Grecia, así como Rumanía, los que mostraron el mayor aumento en su índice de madurez del CTM con respecto a 2021. Polonia fue el país que registró el mayor descenso en madurez del CTM, debido a que aplica una fiscalidad relativamente más alta para los conductores.

País	CTP: Madurez 2021	CTP: Madurez 2022	Variación 2021-2022
Austria	14	14	0
Bélgica	11	13	2
República Checa	5	4	-1
Dinamarca	8	10	2
Finlandia	11	12	1
Francia	12	13	1
Alemania	12	13	1
Grecia	12	15	3
Hungría	11	11	0
Irlanda	11	13	2
Italia	9	11	2
Luxemburgo	14	11	-3
Países Bajos	14	12	-2
Noruega	16	16	0
Polonia	11	7	-4
Portugal	11	15	4
Rumanía	7	11	4
Eslovaquia	5	6	1
España	6	9	3
Suecia	11	12	1
Suiza	8	8	0
Reino Unido	17	16	-1



Pásate al eléctrico

Nuestro compromiso: cero emisiones netas en 2030

Informar

Informar a nuestros clientes sobre what's next en vehículos de bajas emisiones.

Fomentar

Impulsar la movilidad de cero emisiones (por ejemplo, como socio fundador de EV100).

Dar ejemplo

La flota de LeasePlan será totalmente eléctrica cuando las condiciones del mercado lo permitan.

Facilitar

Facilitar a los clientes la transición a través de una propuesta de VE.



Pásate al eléctrico

7 razones para pasarse al eléctrico



Sostenibilidad

La presión sobre las empresas para reducir sus emisiones es cada vez mayor



Continuidad de las actividades de la empresa

Creación de zonas de bajas emisiones y exigencias de sostenibilidad de los clientes



Autonomía

La autonomía de los VE está en aumento



Disponibilidad

Los vehículos eléctricos son cada vez más accesibles



Costes

Los costes son comparables a los de los coches de combustión interna



Satisfacción del conductor

Los conductores de VE se muestran más satisfechos



Fiscalidad

Los conductores de VE pagan menos impuestos

Pásate al eléctrico

Ofrecemos una solución completa e integral



Vehículo como servicio

Proporcionar los VE adecuados, en cualquier momento y lugar

- > Financiación de vehículos
- > Gestión de flota
- > Mantenimiento, reparaciones y cambio de neumáticos
- > Servicio de cobertura en caso de accidente



Soluciones de recarga

Paquete de soluciones incorporadas en la cuota

- > Tarjeta de recarga
- > Cargador doméstico
- > Cargador en el lugar de trabajo
- > App y plataforma de recarga



Servicios de implementación

Apoyo activo en su transición a una flota eléctrica

- > Servicio de asistencia y apoyo al conductor
- > Asesoramiento sobre VE
- > Asesoramiento y apoyo en materia de recarga



Anexo 1

Incentivos gubernamentales por país



Anexo 1

Austria

Puntuación: 35/50



Subvenciones a la compra	<p>> Subvención de hasta 12,500 euros aplicable a los vehículos totalmente eléctricos y a los de pila de combustible.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5.000 euros para particulares - 4.000 euros para empresas (turismos) - 7.500 euros para empresas (categoría e-VCL N1 = >2,0 y ≤ 2,5 al peso bruto del vehículo) - 12.500 euros para empresas (categoría N2 de e-VCL = >2,5 del peso bruto del vehículo) <p>> La subvención a los híbridos enchufables y los amplificadores de autonomía asciende a 2.500 euros.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.500 euros para particulares (PHEV y HEV con amplificador de autonomía) - 2.000 euros para particulares (PHEV y HEV con amplificador de autonomía) <p>Requisitos:</p> <p>> En el caso de los turismos, el precio de catálogo del vehículo de modelo estándar (sin equipamiento) no debe superar los 60.000 euros. La autonomía eléctrica del vehículo debe ser de al menos 50 km.</p> <p>> Los modelos híbridos enchufables con motores diésel están excluidos de la subvención.</p>
Beneficios al impuesto de matriculación	<p>Los vehículos de cero emisiones no abonan impuesto de matriculación (denominado NOVA). El NOVA se determina en función de las emisiones de CO₂ del vehículo. Dado que los eléctricos son vehículos de cero emisiones de CO₂, están exentos de abonar el NOVA.</p>
Beneficios fiscales a la propiedad	<p>Los vehículos eléctricos están exentos del impuesto sobre el seguro del automóvil vinculado a la cilindrada del vehículo. No aplicable a los amplificadores de autonomía ni a los coches híbridos. El cálculo se basa en la parte del motor de combustión interna de este tipo de vehículos.</p>
Beneficios fiscales para las empresas	<p>El beneficio en especie para el uso privado de los coches de empresa se grava al 0%.</p>
Beneficios fiscales en el IVA	<p>> Deducción del IVA soportado por los VE por un valor de compra de hasta 40.000 euros. > Deducción parcial del IVA soportado por los VE por un valor de compra de hasta 80.000 euros. > A partir de un valor de compra de 80.000 euros no se aplican deducciones del IVA.</p>
Otros beneficios financieros	<p>n/a</p>
Incentivos locales	<p>> En varias ciudades, los VE están exentos de abonar tasas de aparcamiento (excepto en Viena). > El límite de velocidad no se aplica a los VE en algunas autopistas determinadas por la ley federal de control de emisiones. En dichas autopistas, el límite máximo para los VE es de 130 km/h. Los VE se identifican por una matrícula con letras verdes.</p>
Incentivo de infraestructura	<p>> Los proveedores de recarga, junto con socios y autoridades, están redactando una normativa general de prohibición de estacionamiento para los vehículos de combustión mal aparcados. > Asimismo, bloquear un punto de recarga una vez terminada la carga del vehículo se abonará (en €/ minuto) con la misma cantidad que cuando el VE está cargándose. > La instalación de estaciones públicas de carga está subvencionada. La subvención depende del tipo de estación de carga (de 300 a 30.000 euros para estaciones de carga de CC ≥100 kW).</p> <p>Para empresas y accesibles al público</p> <p>CA: ≤ 11 kW y ≤ 22 kW (2.500 euros por punto de carga) CC: < 100 kW (15.000 euros por punto de carga) CC: ≥ 150 kW (30.000 euros por punto de carga)</p> <p>Para empresas y accesibles al público</p> <p>CA: ≤ 22 kW (900 euros por punto de carga) CC: < 50 kW (4.000 euros por punto de carga) CC: ≥ 50 kW y < 100 kW (10.000 euros por punto de carga) CC: ≥ 100 kW (20.000 euros por punto de carga)</p> <p>Para empresas y accesibles al público</p> <ul style="list-style-type: none"> - 600 euros por punto de carga o cable de carga trifásico para una finca unifamiliar o bifamiliar. - Hasta 1.800 € por punto de carga inteligente instalado en un bloque de pisos como sistema único, o bien como estación de carga inteligente según el protocolo OCPP (Open Charge Point Protocol) instalada en un bloque de pisos como parte de una instalación de aprovechamiento comunitario.

Anexo 1

Bélgica

Puntuación: 31/50



Subvenciones a la compra n/a

Beneficios al impuesto de matriculación

Región de Flandes:

> Los vehículos eléctricos matriculados a nombre de un particular, de una empresa o de una sociedad de leasing registrada en la región flamenca están exentos del impuesto de matriculación.

Región Valona y Región de Bruselas-Capital:

> Los vehículos eléctricos matriculados a nombre de un particular, una empresa o una sociedad de leasing en la Región Valona y la Región de Bruselas-Capital pagan el tipo mínimo del impuesto de matriculación de vehículos (61,50 euros).

Beneficios fiscales a la propiedad

Región de Flandes:

> Los vehículos eléctricos matriculados a nombre de un particular, de una empresa o de una sociedad de leasing registrada en la región flamenca están exentos del impuesto de matriculación.

Región Valona y Región de Bruselas-Capital:

> Los vehículos eléctricos matriculados a nombre de un particular, una empresa o una sociedad de leasing en la Región Valona y la Región de Bruselas-Capital pagan el tipo mínimo del impuesto de circulación de vehículos (85,27 euros).

Beneficios fiscales para las empresas

Los gastos relacionados con el uso de vehículos de cero emisiones son deducibles al 100% de los impuestos de la empresa.

Beneficios fiscales en el IVA

n/a

Otros beneficios financieros

Los costes de recarga de un vehículo eléctrico puro son deducibles al 100% de los impuestos de la empresa.

Incentivos locales

n/a

Incentivo de infraestructura

Los costes de la infraestructura de recarga (compra e instalación de puntos de carga) son deducibles al 100% de los impuestos de la empresa.

NUEVO: incentivos adicionales temporales (1 de septiembre de 2021 - 1 de septiembre de 2024) para estimular la expansión de la red de recarga en Bélgica:

> Las empresas que tengan instaladas estaciones de recarga de acceso público se beneficiarán de una mayor deducción de la inversión en el impuesto de sociedades:

- Deducción del 200% de los costes si la inversión se realiza y la instalación se ejecuta entre el 01/09/2021 y el 31/12/2022.
- Deducción del 150% de los costes si la inversión se realiza y la instalación se ejecuta entre el 01/01/2023 y el 31/08/2024.

Condiciones: la estación de recarga debe ser de acceso público a terceros, al menos durante las horas de apertura o después de estas.

> Los particulares que tengan instalado un punto de recarga pueden beneficiarse de una desgravación fiscal única (máximo 1.500 euros) en el IRPF del:

- 45% (para instalaciones entre el 01/09/2021 y el 31/12/2022)
- 35% (para instalaciones entre el 01/01/2023 y el 31/12/2023)
- 15% (para instalaciones entre el 01/01/2024 y el 31/08/2024).

Condiciones:

- El punto de recarga debe ser inteligente
- Una empresa profesional debe realizar la instalación
- El punto de recarga debe funcionar con energía no contaminante.

Anexo 1

República Checa

Puntuación: 13/50



Subvenciones a la compra	n/a
Ventajas fiscales a la matriculación	n/a
Beneficios fiscales a la propiedad	Exento del impuesto de circulación (BEV, PHEV, HEV, CNG). El uso privado de un coche de empresa se considera un ingreso imponible en la República Checa y se mide con una tasa mensual fija del 1% del precio bruto de compra del vehículo (igual para VE e ICE).
Beneficios fiscales para empresas	n/a
Beneficios en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	<ul style="list-style-type: none"> > Exención del sistema de peaje para coches en la autopista, a partir de 2020. > Aparcamiento gratuito en el centro de las grandes ciudades. Praga comenzó a aplicar esta iniciativa en 2018; otras ciudades aplican un descuento en el aparcamiento, etc
Incentivos de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> > Se aplican incentivos públicos a las infraestructuras para empresas energéticas y proveedores similares. > Nuevos incentivos para infraestructuras privadas (30.000 CZK por punto de recarga, máximo dos). Condiciones: Solo para cargadores inteligentes en propiedades privadas.charging points. They need to be smart chargers yonly in private properties.

Anexo 1

Dinamarca

Puntuación: 27/50 

Subvenciones a la compra	n/a
Ventajas fiscales a la matriculación	El sistema de impuestos de matriculación se centra en el VE y el PHEV. Los impuestos de matriculación siguen beneficiando a los vehículos de cero y bajas emisiones (<50 g de CO ₂ /km). En 2022, el impuesto de matriculación de los vehículos de cero emisiones (privados o de empresa) es de 0 DKK hasta 465.000 DKK; a partir de esa cantidad, el impuesto de matriculación asciende al 60%.
Beneficios fiscales a la propiedad	Impuesto de circulación máximo. 660 DKK al año para los vehículos de cero emisiones. El impuesto ecológico para el PHEV es inferior al de un vehículo ICE comparable.
Beneficios fiscales para empresas	Los VCL de más de 3.000 kg tienen una tasa de matriculación fija. Esto implica que dichos vehículos están exentos del suplemento adicional a las emisiones de CO ₂ (250 DKK por gramo de CO ₂ /km). Deducción fiscal básica adicional de 80.000 DKK. <ul style="list-style-type: none"> > Deducción del impuesto sobre la batería de 1.700 DKK. > Descuento del 60% en el impuesto de matriculación en 2021 (disminuirá gradualmente hasta el 20% en 2030)
Beneficios en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	Como parte de la política ecológica danesa, el gobierno ha permitido conceder un descuento al cargar un VE o un PHEV. Al cargar un VE y un PHEV, el propietario del vehículo recibirá de vuelta 0,12 DKK.
Incentivos locales	Aparcamiento gratuito para VE en cinco grandes ciudades de Dinamarca.
Incentivos de infraestructura	El gobierno danés ha destinado 50 millones de DKK a estaciones de recarga públicas.

Anexo 1

Finlandia

Puntuación: 30/50 

Subvenciones a la compra	<ul style="list-style-type: none"> > Subvención a la compra únicamente para particulares (2.000€ para un VEB con un valor de compra por debajo de 50.000€. > Subvención a la compra de E-VCL (para particulares y empresas). El importe de la subvención (2.000, 4.000 o 6.000 euros) depende del tamaño del e-VCL. Subvención para un máximo de un e-VCL por año natural para particulares y un máximo de cinco e-VCL por año natural para las empresas. > La subvención al e-VCL también se aplica a los vehículos comerciales de renting por un máximo del 40% de la diferencia de costes entre el alquiler de la versión eléctrica y la versión diésel del vehículo. En el caso de los vehículos de menos de 2,5t, la subvención está limitada a un precio máximo de compra de 50.000€, ascendiendo la subvención a 2.000€. Para los vehículos de más de 3,5t se aplican diferentes subvenciones. > Los incentivos para los camiones eléctricos se determinan en función del tamaño del vehículo y varían entre 8.000 y 50.000 euros. Subvención para un máximo de cinco camiones eléctricos por año natural y empresa
Beneficios al impuesto de matriculación	El impuesto del vehículo, que se paga en el momento de la compra y como parte del precio, es de 0 euros para los VEB.
Beneficios fiscales a la propiedad	<p>El impuesto anual del vehículo se basa en su potencia y emisiones de CO₂. El impuesto sobre la potencia se calcula en función de la masa total del vehículo.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Para los VEB es de 1,5 c/día/a partir de 100 kg > Para los PHEV diésel es de 4,9 c/día > Para los PHEV de gasolina es de 0,5 c/día. <p>El sujeto pasivo es el titular del coche; puede ser un particular (renting privado o vehículo propio) o una empresa (vehículos de empresa), pero no el conductor del coche de empresa.</p>
Beneficios fiscales para las empresas	<p>Solo para conductores de vehículos de empresa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En caso de que el conductor del coche de empresa tenga un VEB matriculado por primera vez en Finlandia en 2020 o posteriormente, se aplica una deducción de 170 euros mensuales en concepto de prestaciones en especie. 2) Si el conductor del coche de empresa tiene un VEB y una prestación en especie ilimitada, podría aplicársele una deducción adicional de 120 euros/mes al valor del impuesto. 3) Si el conductor tiene un PHEV como vehículo de empresa y una prestación en especie ilimitada, se aplica una deducción de 60 euros/mes en su prestación. 4) Si el conductor conduce un coche de empresa, cuyas emisiones de CO₂ estén entre 1 y 100 g/km, y el vehículo se matricula por primera vez en Finlandia en 2021 o posteriormente, existe una posible deducción adicional de 85 euros /mes en la prestación ilimitada en especie.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	El empresario puede pagar la electricidad para recarga (en el lugar de trabajo o en un punto de carga público) al conductor del vehículo de empresa mediante complementos limitados por vehículo, o bien al empleado con vehículo propio. Está exento de impuestos para el conductor. La subvención está sujeta a si el empresario decide pagarla o no.
Incentivos locales	Descuento del 50% en aparcamiento en la ciudad de Helsinki para los coches de bajas emisiones de CO ₂ .
Incentivo de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> > Subvención a las asociaciones de viviendas para la construcción de infraestructura de carga para vehículos eléctricos. > Subvención a las empresas para la construcción de infraestructura de carga para los vehículos eléctricos de sus empleados en el lugar de trabajo.

Anexo 1

Francia

Puntuación: 27/50



Subvenciones a la compra	Sistema de bonificación para la compra a largo plazo o el arrendamiento financiero (> 2 años) de turismos y vehículos comerciales ligeros cuyas emisiones de CO ₂ estén entre 0 y 20 g/km:
	<ul style="list-style-type: none"> > Este incentivo por la compra de un VE es de 4.000 euros para vehículos de menos de 45.000 euros. > Bonificación por compra de 2.000 euros para vehículos cuyo precio esté entre 45.000 y 60.000 euros. > La compra de VE que superen los 60.000 euros no está sujeta a compensación. > Algunos PHEV se benefician de una nueva bonificación de compra de 1.000 euros, sujeta a las siguientes condiciones <ul style="list-style-type: none"> - Que sus emisiones de CO₂ sean < 50 g/km, - que la autonomía eléctrica mínima sea de 50 km y que el precio de compra sea <50.000€. <p>El importe de los incentivos disminuirá cada año en 1.000 euros de forma gradual. La siguiente reducción se pospone hasta el 1 de julio de 2022.</p>
Beneficios al impuesto de matriculación	Los vehículos totalmente eléctricos y los híbridos enchufables están parcial o totalmente exentos de las tasas de matriculación.
Beneficios fiscales a la propiedad	Se eleva el límite de amortización contable para los VE, 30.000 euros frente a 18.300 euros. Para los vehículos ICE y PHEV, a 20.300 euros frente a 18.300 euros.
Beneficios fiscales para las empresas	<ul style="list-style-type: none"> > El impuesto sobre vehículos (denominado TVS) solo se aplica a los turismos y se basa en dos componentes. El primero se determina por las emisiones de CO₂, el segundo por el impacto medioambiental (tipo de combustible, emisiones de NO_x). Los VE y PHEV están exentos de este impuesto. > Reducción del 50% sobre el impuesto BIK. El importe de esta desgravación tiene un límite de 1.800 euros al año. > El cálculo del BIK se basa en el 9% del precio de adquisición del coche o en el 30% del coste del leasing hasta finales de 2022.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	Los costes de electricidad pagados por el empresario no se incluyen en el cálculo del impuesto sobre las prestaciones en especie (BIK)
Incentivos locales	Algunas regiones ofrecen bonificaciones adicionales a las Pymes y a propietarios particulares.
Incentivo de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> > La prima Advenir cubre los costes de suministro e instalación de puntos de recarga hasta un 20% para empresas y entidades públicas y un 50% para cooperativas residenciales. Los operadores de puntos de recarga (OPC) deben estar certificados por el programa Advenir para poder incluir estas primas en sus condiciones de precios. Las primas irán disminuyendo gradualmente. > Se ha fijado un importe máximo de subvención de 960 euros por punto de recarga. Para las instalaciones privadas, un crédito fiscal del 30% y un IVA reducido del 5,5% en la instalación de la infraestructura de recarga (para viviendas individuales y apartamentos).

Anexo 1

Alemania

Puntuación: 29/50



Subvenciones a la compra	<ul style="list-style-type: none"> > Para los coches eléctricos puros con un precio de catálogo inferior a 40.000 euros, la subvención aumenta a 6.000 euros; para los híbridos, a 4.500 euros. > Para los coches eléctricos puros con un precio de catálogo entre 40.000 y 65.000 euros, la subvención pasa a 5.000 euros; para los híbridos, a 3.750 euros (el precio de catálogo se aplica al modelo base). > La promoción se aplicará a un máximo de 400.000 vehículos en total y durará hasta 2025. > Debido a las negociaciones de coalición del nuevo gobierno, el marco del «Umweltbonus» está actualmente en revisión y podría modificarse en 2022.
Beneficios al impuesto de matriculación	n/a
Beneficios fiscales a la propiedad	Exención durante los diez primeros años del impuesto sobre vehículos de motor.
Beneficios fiscales para las empresas	<ul style="list-style-type: none"> > El beneficio en especie debería ampliarse hasta 2030. > Para los VEB y PHEV adquiridos entre el 01/2020 y el 12/2030, la rebaja debería reducirse al 50% del precio bruto de catálogo. > Los VEB con un precio de catálogo inferior a 40.000 euros reciben una reducción adicional del 25% del precio bruto de catálogo. > Los PHEV deberían tener una autonomía de 40 km para acogerse a esta reducción, o bien sus emisiones de CO₂ deberían ser inferiores a 50 g/km hasta 2022; para 2024, la autonomía requerida se ampliará hasta 60 km, y en 2025 hasta 80 km.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	Ventajas como aparcamiento gratuito, plazas de aparcamiento reservadas y uso del carril bus para VEB. En estados federados, ciudades y regiones que registren un alto nivel de contaminación debido a las emisiones se contemplan subvenciones adicionales, pero estas no pueden combinarse con las estatales.
Incentivo de infraestructura	El gobierno Federal destinará 300 millones de euros para ampliar la infraestructura de recarga. De ellos, 200 millones de euros se concederán para infraestructuras de recarga pública rápida y 100 millones para recarga pública estándar.

Anexo 1

Grecia

Puntuación: 23/50 

Subvenciones a la compra	<ul style="list-style-type: none"> > Incentivo del 30%, máx. 8.000 euros > +1.000 euros para categorías específicas de la población > +1.000 euros por hijo para familias que tengan al menos 3 hijos > 12.000 euros para las empresas con sede en las islas griegas > Entregando su vehículo viejo hay un incentivo extra de 1.000 euros
Beneficios al impuesto de matriculación	n/a
Beneficios fiscales a la propiedad	No se aplican beneficios fiscales en especie para los vehículos cuyas emisiones de CO ₂ <=50 g/km y con un precio de venta al público antes de impuestos de hasta 40.000 euros.
Beneficios fiscales para las empresas	<ul style="list-style-type: none"> > Beneficio fiscal en la amortización de activos. > Los costes de recarga no se incluyen en la base imponible. > +50% de desgravación fiscal en los costes de leasing de los VEB. > +30% de desgravación fiscal en los costes de arrendamiento de PHEVs y HEVs.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	Los vehículos eléctricos e híbridos están exentos de los impuestos al lujo.
Incentivos locales	<ul style="list-style-type: none"> > Circulación gratuita hasta el centro de Atenas, circulación gratuita para VEB y PHEV por la línea de autobuses prioritaria para vehículos cuyas emisiones de CO₂ sean inferiores a 50 g/km. > Beneficios para VEB: - Aparcamiento gratuito - plazas de aparcamiento reservadas. No hay que pagar por aparcar y la entrada al centro de la ciudad es gratuita.
Incentivo de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> > 500 euros para la instalación de infraestructura de recarga. > Incentivos empresariales adicionales para la instalación de infraestructura de recarga.

Anexo 1

Hungría

Puntuación: 20/50



Subvenciones a la compra	> Subvención estatal neta de 1,5 millones de HUF (21%).
Beneficios al impuesto de matriculación	<p>> Los coches con matrícula verde (vehículos ecológicos) están exentos de pagar impuesto de matriculación. Vehículos exentos del impuesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "5E" (100% eléctrico) - "5N" (híbrido enchufable) - "5P" (100% eléctrico, autonomía mínima de 50 km) - "5Z" (vehículos cero emisiones) <p>> Para el resto de vehículos, el sistema es progresivo, con diferentes propiedades técnicas (cilindrada y clasificación medioambiental) y abonan diferentes importes del impuesto de matriculación.</p> <p>> El impuesto de matriculación para los híbridos normales es de 209 euros.</p>
Beneficios fiscales a la propiedad	Los coches con matrícula verde están exentos de pagar el impuesto de circulación y el de transmisiones patrimoniales. Los demás vehículos pagan el impuesto de circulación y el impuesto de transmisiones patrimoniales de forma regresiva (en función de la antigüedad del vehículo y de la potencia del motor).
Beneficios fiscales para las empresas	Los vehículos ecológicos están excluidos del ámbito de aplicación de la ley que regula el impuesto sobre vehículos de empresa.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	<p>> Aparcamiento gratuito en lugares públicos.</p> <p>> Circulación permitida durante alertas por contaminación.</p>
Incentivo de infraestructura	n/a

Anexo 1

Irlanda

Puntuación: 28/50



Subvenciones a la compra	<ul style="list-style-type: none"> > Subvención de 5.000 euros para particulares concedida a través de la SEAI (Autoridad de Energía Sostenible de Irlanda). > La SEAI ya no aplica subvención a las empresas para la adquisición de vehículos de pasajeros. > Los vehículos comerciales pueden obtener una subvención de la SEAI de hasta 3.800 euros, pero está sujeta a un plazo de 3 años / 200.000 euros (ayuda estatal de mínimos) por empresa.
Beneficios al impuesto de matriculación	<ul style="list-style-type: none"> > El gobierno sigue aplicando la reducción de hasta 5.000 euros en el impuesto de matriculación de vehículos. > Los VE pueden beneficiarse de una desgravación fiscal por compra de hasta 5.000 euros si el valor de mercado original del vehículo es inferior a 50.000 euros.
Beneficios fiscales a la propiedad	<ul style="list-style-type: none"> > Tipos reducidos del impuesto de circulación basados en la tabla de emisiones de CO₂ para turismos. > Los vehículos eléctricos comerciales también pueden obtener un tipo reducido del impuesto de circulación cuando el peso del vehículo es inferior a 1.500 kg; en caso contrario, se aplican los tipos estándar. > Hasta finales de 2022, se aplica un tipo cero de prestación en especie para los conductores de vehículos de empresa cuando el PVP recomendado del vehículo sea igual o inferior a 50.000 euros. Cualquier cantidad superior a 50.000 euros está sujeta a la prestación en especie. > A partir de 2023, se pasa del 0% de prestación en especie a un nuevo sistema gradual por el que el valor vehículo se reducirá en 35k€ y el remanente se cobrará a un tipo de entrada del 22,5% (con tipos más bajos para un mayor kilometraje de empresa). > En 2024 la reducción es de 20k euros del OMV y, en 2025, pasa a 10k euros. Aún no se ha determinado lo que se aplicará en años posteriores. > Además, se aplican reducciones a las tasas abonadas en carreteras de peaje de hasta un 75%.
Beneficios fiscales para las empresas	No se aplica ninguno para los vehículos de renting. En el caso de los vehículos adquiridos por la empresa, existen desgravaciones fiscales aceleradas.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	n/a
Incentivo de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> > Subvención de 600 euros del SEAI para la compra e instalación de un cargador doméstico. Ahora se aplica a los conductores de VE, independientemente de su titularidad. > El Consejo de Suministro Eléctrico de Irlanda ha destinado 10 millones de euros a mejorar y ampliar la red de recarga pública. > Se han anunciado fondos para que las autoridades locales instalen más puntos de carga de VE en la calle (hasta 1.000 por municipio en los próximos 5 años). Estos cargadores podrán ser "postes de recarga" o "farolas de recarga".

Anexo 1

Italia

Puntuación: 23/50



Subvenciones a la compra	<p>El ecobono es la medida promovida por el Ministerio de Desarrollo Económico italiano que ofrece ayudas para la compra de vehículos de bajas emisiones.</p> <p>Los valores para 2021 son:</p> <ul style="list-style-type: none"> > CO₂ <= 20g/km - 6.000 euros con tasa de desguace - 4.000 euros sin tasa de desguace. > CO₂ > 20g/km y <= 60g/km - 2.500 euros con tasa de desguace - 1.500 euros sin tasa de desguace. <p>El incentivo se aplica a todos los objetivos. Al comprar vehículos eléctricos que entran en el ámbito de aplicación del ecobono, la ayuda se materializa en tasas mensuales más bajas.</p>
Beneficios al impuesto de matriculación	n/a
Beneficios fiscales a la propiedad	<ul style="list-style-type: none"> > Los VE están exentos del impuesto anual de circulación (impuesto a la propiedad) durante cinco años a contar desde su primera matriculación. > Después de estos cinco años, en muchas regiones se beneficiarán de una reducción del 75% del tipo impositivo aplicado a vehículos de gasolina equivalentes. > El incentivo se aplica a todos los objetivos. El impuesto anual de circulación es una de las partidas que conforman la tasa mensual.
Beneficios fiscales para las empresas	n/a
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	n/a
Incentivo de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> > 110% de superbonificación para el coste de instalación de una estación de recarga en 10 años sólo para el propietario o arrendatario del edificio. Ahora, este incentivo se aplica únicamente a los particulares que asumen el coste de la compra de un dispositivo de pared para recarga. > Está prevista la aplicación a partir del 2022 de una subvención del 40% para la compra e instalación de estaciones de recarga, dirigida exclusivamente a empresas y profesionales con número de IVA.

Anexo 1

Luxemburgo

Puntuación: 29/50



Subvenciones a la compra	<p>El Gobierno concede al propietario del vehículo una subvención a la compra (aplicable a personas físicas y jurídicas, residentes o no) de 8.000 euros para vehículos eléctricos puros y de 2.500 euros para vehículos híbridos enchufables (<50g): prima incluida en el presupuesto. El vehículo debe estar sujeto a un contrato de leasing de una duración mínima de 12 meses. La prima se ha ampliado y se determina en función del consumo del vehículo:</p> <p>VEB (pedido realizado entre el 01/04/2021 y el 31/03/2022 y entregado antes del 31/12/2022):</p> <ul style="list-style-type: none"> > La prima de 8.000 euros se amplía para los vehículos 100% eléctricos de hasta 18 kWh/100km (por ejemplo, ID3, Fiat 500 VE, Enyaq, etc.). > Para los vehículos eléctricos con un consumo superior a 18 kWh/100km, la prima se reduce a 3.000 euros. <p>PHEV (pedido realizado entre el 01/04/2021 y el 31/03/2022 y entregado antes del 31/12/2022):</p> <ul style="list-style-type: none"> > Los vehículos híbridos enchufables (PHEV) cuyas emisiones de CO₂ según el WLTP sean ≤ 50 g/km se consideran una tecnología de transición. La prima se ha reducido de 2.500 euros a 1.500 euros. > La fecha de entrega original tendrá que figurar en el contrato de venta o, en el caso del leasing, en el contrato de alquiler o arrendamiento financiero del vehículo. > En un principio, Luxemburgo tenía previsto suspender las subvenciones a los híbridos enchufables a finales de 2021. Sin embargo, la crisis de los semiconductores y los problemas de entrega asociados que han experimentado los fabricantes de automóviles motivaron su prórroga.
Beneficios al impuesto de matriculación	n/a
Beneficios fiscales a la propiedad	La reducción del impuesto de circulación se calcula en función del CO ₂ .
Beneficios fiscales para las empresas	<ul style="list-style-type: none"> > El cálculo del beneficio en especie para el conductor se grava en función del tipo de tren motriz y de las emisiones de CO₂. 2. El conductor de un VE goza de un beneficio en especie de solo el 0,5% del valor neto del vehículo nuevo. > Para los vehículos de gasolina, va del 1% al 1,7% (en función de las emisiones de CO₂) > Para los vehículos diésel, del 1% al 1,8% (en función de las emisiones de CO₂) > Se introducirán cambios en el cálculo del beneficio en especie para 2022 (pendientes de confirmar): actualmente, el más alto se aplica a los vehículos con emisiones de CO₂ superiores a 150g/km, que se reducirá hasta 130g/km a partir del 1/01/2022 para nuevos pedidos.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	n/a
Incentivo de infraestructura	Subvención de hasta 1.200 euros para la instalación de un punto de recarga privado (compra entre el 01/07/2020 y el 30/06/2023), solo para particulares.

Anexo 1

Países Bajos

Puntuación: 37/50



Subvenciones a la compra	Existe una subvención para particulares usuarios de VE que se denomina SEPP. 2.000 euros para un VE puro de segunda mano y 3.350 euros para un VE puro nuevo. Esta subvención, implementada en 2020, puede obtenerse con una compra privada o un contrato privado de arrendamiento. Para los VCL, se presentó una subvención en 2021 denominada SEBA. El incentivo prevé, para los nuevos VCL totalmente eléctricos, un reembolso del 10% del precio de catálogo excluyendo impuestos hasta un máximo de 5.000 euros.
Beneficios al impuesto de matriculación	El impuesto de matriculación se calcula en función de las emisiones de CO ₂ , por lo que los coches de cero emisiones están exentos de pagarlo. Debido a las bajas emisiones de CO ₂ de los PHEV, su impuesto de matriculación es bajo.
Beneficios fiscales a la propiedad	Los coches de cero emisiones están exentos de pagar el impuesto de circulación. Para los PHEV, hay un descuento del 50% en el impuesto de circulación.
Beneficios fiscales para las empresas	<ul style="list-style-type: none"> > Los Países Bajos tienen un sistema para facilitar las inversiones en tecnologías limpias proporcionando una deducción adicional del impuesto de sociedades y del impuesto sobre la renta de las empresas. Los VE se incluyeron en la lista de 2021; la lista de inversiones deducibles de 2022 aún no está disponible. > El impuesto sobre beneficios adicionales grava el uso privado de los coches de empresa, y este beneficio está valorado en un 22% del valor total del catálogo del vehículo. > A los VE puros matriculados por primera vez en 2022 se les aplica un gravamen reducido. La tributación del beneficio en especie se calcula en función del 16% para los primeros 35.000 euros del precio de catálogo. Por encima de este tope, se tiene en cuenta el 22% del resto del precio de catálogo en el cálculo del impuesto. > Los coches de hidrógeno de cero emisiones tienen una tributación en especie del 16% basada en el precio total de compra.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	n/a
Incentivo de infraestructura	<p>Cuando los residentes de un municipio necesitan un punto de recarga, el municipio proporciona uno público de forma gratuita (bajo ciertas condiciones).</p> <p>Basándose en el "Klimaat akkoord" a nivel nacional y local, existen varias iniciativas para ampliar la infraestructura de recarga. El objetivo es alcanzar los 1,8 millones de puntos de recarga en 2030.</p> <p>En el marco del "Klimaat akkoord", se han tomado medidas para que los precios de la energía de los puntos de recarga sean más transparentes y fáciles de comparar para los usuarios.</p> <p>Se ha invertido en vehículos a hidrógeno (por ejemplo, autobuses y camiones de basura) y en estaciones de servicio de hidrógeno.</p> <p>Los puntos de recarga domésticos, pagados por el empresario, no se tienen en cuenta en la prestación adicional para VE.</p>

Anexo 1

Noruega

Puntuación: 42/50



Subvenciones a la compra	n/a
Beneficios al impuesto de matriculación	No se aplica a los VEB (aparte de una tasa de desguace de 2.400 NOK).
Beneficios fiscales a la propiedad	n/a
Beneficios fiscales para las empresas	No se aplica IVA a la compra de VEB. Se espera que este beneficio se suprima en 2023. Los partidos políticos en el gobierno tras las elecciones de septiembre de 2021 están estudiando la aplicación del IVA al precio de compra que supere las 600 NOK
Beneficios fiscales en el IVA	Existe un plan de incentivos para apoyar la adquisición de e-VCL. Va de 10.000 a 50.000 NOK en función de un baremo de varios elementos de coste con los VCL de combustión.
Incentivos locales	<ul style="list-style-type: none"> > La exención de peaje urbano se reducirá en algunas ciudades, aunque la tasa para los VE no superará el 50% de la que se aplica a vehículos ICE. > La regla del 50% también se aplica a los ferris estatales y comarcales, a los peajes en carretera y a los aparcamientos públicos.
Incentivo de infraestructura	Existen varias iniciativas locales para apoyar la instalación de cargadores. Las ayudas suelen oscilar entre 5.000 y 10.000 NOK.

Anexo 1

Polonia

Puntuación: 13/50



Subvenciones a la compra	<p>En Polonia, las subvenciones se destinan exclusivamente a la compra de vehículos nuevos de cero emisiones y se aplican a particulares y empresas.</p> <p>> El importe de la subvención se calcula en función de los tipos de vehículo y sus categorías de precios.</p> <p>> Las empresas y los autónomos tienen, además, la posibilidad de deducir hasta el 100% del IVA, en función también de las categorías de precios.</p> <p>> Las subvenciones también se aplican al leasing de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vehículos eléctricos a baterías (VEB) con un valor no superior a 225.000 PLN en el caso de los vehículos de pasajeros. Sin límite de inversión para los VCL. - El importe de la subvención es de 18,75k PLN - 27k para vehículos de pasajeros y hasta 50k PLN - 70k para VCL, más 1,5% de tasa por transferencia.
Beneficios al impuesto de matriculación	n/a
Beneficios fiscales a la propiedad	n/a
Beneficios fiscales para las empresas	n/a
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	<p>> Los VEB pueden circular por los carriles bus.</p> <p>> Los vehículos eléctricos pueden aparcar gratuitamente.</p>
Incentivo de infraestructura	<p>Presupuesto total para ayudas de 870.000.000 PLN entre 2021 y 2028. Para 2022, el plazo de presentación de solicitudes es entre el 07 de enero de 2022 y el 31 de marzo de 2022, sujeto a la disponibilidad de los fondos de la asignación. La subvención se aplica a las unidades de gobierno local, empresarios, cooperativas, comunidades de viviendas y agricultores individuales. El 20% del presupuesto se aplica a los micro, pequeños y medianos empresarios.</p> <p>1. Construcción o reconstrucción de una estación de carga pública con una potencia de entre 50 kW y 150 kW:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presupuesto: hasta 315.000.000 PLN - Importe de la ayuda: hasta el 30% de los costes elegibles. - Hasta el 45% de los costes subvencionables si la estación de recarga pública está situada en un municipio en el que: <ul style="list-style-type: none"> - la población no supere los 100.000 habitantes, o - haya menos de 60.000 vehículos de motor matriculados, o - haya menos de 400 vehículos de motor por cada 1.000 habitantes. - La ayuda no se aplica a estaciones de recarga públicas cercanas a una autopista. <p>2. Construcción o reconstrucción de una estación de recarga pública con una potencia superior a 150 kW:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presupuesto: hasta 315.000.000 PLN - Importe de la ayuda: hasta el 50% de los costes elegibles. <p>3. Construcción de una estación de recarga que no sea pública con una potencia superior a 22 kW:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presupuesto: hasta 70.000.000 PLN - Importe de la ayuda: hasta el 25% de los costes elegibles. <p>3. Construcción o reconstrucción de una estación de hidrógeno abierta al público:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presupuesto: hasta 100.000.000 PLN (hasta el 20% por solicitante). - Importe de la ayuda: hasta el 50% de los costes elegibles.

Anexo 1

Portugal

Puntuación: 27/50



Subvenciones a la compra	<p>> Subvención de 3.000 euros para vehículos de pasajeros totalmente eléctricos para particulares. El incentivo está limitado a 2.100.000 euros o 700 solicitudes.</p> <p>> Subvención de 6.000 euros para vehículos totalmente eléctricos. El incentivo está limitado a 900.000 euros o 150 solicitudes.</p>
Beneficios al impuesto de matriculación	No se aplica a los VEB (ISV); a los PHEV se les aplica una reducción del 60% siempre que emitan menos de 50g de CO ₂ /km y su autonomía supere los 50km.
Beneficios fiscales a la propiedad	Exención del impuesto de circulación para los VEB.
Beneficios fiscales para las empresas	Exención de la fiscalidad autonómica para los VEB y reducción fiscal de al menos el 50% para los vehículos PHEV cuyas emisiones no alcancen los 50g de CO ₂ /km y su autonomía sea superior a 50 km.
Beneficios fiscales en el IVA	IVA totalmente deducible para los VEB cuyo valor de inversión sea inferior a 62.500 euros (50.000 euros para PHEV).
Otros beneficios financieros	Deducción del IVA de la energía consumida por los VEB y los PHEV.
Incentivos locales	Aparcamiento gratuito en varias ciudades de Portugal (Lisboa, Beja, Guimarães y otras)
Incentivo de infraestructura	n/a

Anexo 1

Rumanía

Puntuación: 14/50



Subvenciones a la compra	<p>> Seguirá aplicándose la misma subvención para la adquisición debido a que el cambio de divisas (FX), en euros, es un poco menor que en años anteriores (9.000 euros para VE y 4.000 euros para los híbridos).</p> <p>> La bonificación por desguace se aplica a los vehículos de más de ocho años en combinación con la adquisición de un VE, PHEV o HEV.</p>
Beneficios al impuesto de matriculación	Los vehículos eléctricos e híbridos están exentos del impuesto de matriculación.
Beneficios fiscales a la propiedad	En función de la decisión de cada ciudad en materia tributaria, hasta el 95% de descuento del impuesto sobre la propiedad estándar. La tributación se calcula en función de la cilindrada del vehículo.
Beneficios fiscales para las empresas	n/a
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	n/a
Incentivo de infraestructura	Se aplica un sistema de reembolso a las estaciones de recarga.

Anexo 1

Eslovaquia

Puntuación: 14/50



Subvenciones a la compra	n/a
Beneficios al impuesto de matriculación	<p>Los vehículos eléctricos abonan un impuesto de matriculación más bajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Para VE: 33 euros - Para PHEV: la mitad de la tasa de registro estándar con un mínimo de 33 euros.
Beneficios fiscales a la propiedad	Para las empresas, el impuesto de circulación es de 0 euros para los VE y se reduce en un 50% para los PHEV y los híbridos.
Beneficios fiscales para las empresas	Los VE y PHEV podrían clasificarse en un nuevo "grupo de activos de depreciación cero" con la posibilidad de amortización completa en dos años (la norma es de cuatro años).
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	Seguro de responsabilidad civil a terceros asequible (la prima es semejante a la de un vehículo ICE de hasta 999 cm ³).
Incentivos locales	<ul style="list-style-type: none"> > El color de la matrícula del VE puede ser verde, lo que permite a los propietarios utilizar los carriles bus de Bratislava para evitar los atascos y agilizar los desplazamientos. > Autorización para entrar en zonas de bajas emisiones en el centro de la ciudad.
Incentivo de infraestructura	Se aplica un sistema de reembolso a las estaciones de recarga.

Anexo 1

España

Puntuación: 19/50



Subvenciones a la compra	<p>El Plan Moves III se puso en marcha en abril de 2021 con un presupuesto de 400 millones de euros ampliable a 800 millones de euros para 2021-2023. Las CCAA españolas gestionan estos fondos. Este Plan fomenta la compra de vehículos alternativos y la instalación de infraestructuras de recarga. Las ayudas incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hasta 4.500 euros para vehículos de pasajeros (o 7.000 euros en combinación con achatarramiento) - Hasta 7.000 euros para vehículo comercial ligero (o 9.000 euros en combinación con achatarramiento)
Beneficios al impuesto de matriculación	No se aplica a los VEB
Beneficios fiscales a la propiedad	Exención o reducción del impuesto de circulación en función de las políticas locales.
Beneficios fiscales para las empresas	n/a
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	<ul style="list-style-type: none"> > Exención de peaje en las autopistas regionales para los vehículos eléctricos. > Aparcamiento gratuito en determinadas ciudades. > Los carriles de BUS-VAO pueden ser utilizados por los conductores (exclusivamente de VEB).
Incentivo de infraestructura	El Plan Moves III incluye diferentes incentivos de infraestructura para particulares y empresas, para recarga privada y pública.

Anexo 1

Suecia

Puntuación: 34/50



Subvenciones a la compra	Bonificación climática de hasta 70.000 SEK para los VEB. Para los PHEV, hay un máximo de 45.000 SEK: con una disminución lineal de 45.000 SEK a 10.000 SEK a medida que el CO ₂ aumenta de 0 g a 60 g.
Beneficios al impuesto de matriculación	n/a
Beneficios fiscales a la propiedad	<ul style="list-style-type: none"> > 360 SEK de impuesto de circulación para vehículos cuyas emisiones sean de hasta 90 g de CO₂ (WLTP). > Los PHEV diésel soportan un pequeño suplemento impositivo debido al motor diésel. > Aumento del impuesto de circulación (penalización malus) para los vehículos de gasolina y diésel.
Beneficios fiscales para las empresas	El impuesto de circulación forma parte del cálculo de la prestación en especie. 360 coronas suecas para VE/PHEV en lugar de la penalización malus que soportan los vehículos ICE (véase más arriba). El menor valor de las prestaciones conlleva una reducción de los impuestos que soporta el empleador.
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	n/a
Incentivos locales	A partir de 2020, los municipios podrán excluir a los vehículos de altas emisiones de determinadas zonas. Hasta la fecha, solo los vehículos anteriores a la UE5 están excluidos de algunas calles de Estocolmo.
Incentivo de infraestructura	<p>Ayudas para las instalaciones domésticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bonificación del 50% por punto de recarga (coste de mano de obra y material). Solo aplicable al propietario del inmueble donde se instala el punto de recarga. <p>Ayudas para las instalaciones en oficinas:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bonificación máx. del 50% del coste por punto de carga, hasta 15.000 SEK. <p>Ayudas para instalaciones públicas de recarga:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Max. 50% de reducción de la inversión.

Anexo 1

Suiza

Puntuación: 25/50



Subvenciones a la compra	En Suiza, las subvenciones para VE varían mucho entre las distintas ciudades y cantones. Las subvenciones pueden ser de hasta 5.000 CHF por vehículo (por ejemplo, en la ciudad de Basilea y para las empresas que adquieran un VEB).
Beneficios al impuesto de matriculación	La mayoría de las regiones federales eximen a los VE del impuesto de circulación durante los tres primeros años.
Beneficios fiscales a la propiedad	n/a
Beneficios fiscales para las empresas	n/a
Beneficios fiscales en el IVA	n/a
Otros beneficios financieros	Existe un descuento a nivel nacional en el impuesto de importación del 4% sobre el valor del vehículo (para comerciantes de automóviles).
Incentivos locales	n/a
Incentivo de infraestructura	Al igual que con las subvenciones a la compra, cada región federal decide los incentivos para la recarga. Las subvenciones varían mucho entre las distintas ciudades y cantones. Por ejemplo, Berna ofrece un incentivo a las empresas de 1.500 CHF por un punto de recarga de CA por debajo de 22 kW.

Anexo 1

Reino Unido

Puntuación: 35/50 

Subvenciones a la compra	<ul style="list-style-type: none"> > La subvención máxima para los coches se ha reducido a 2.500 libras. Los vehículos valorados en más de £35.000 ya no tienen derecho a la subvención. > Las furgonetas <2,5T y con una autonomía de al menos 60 millas con cero emisiones = 35% del precio de compra hasta £3.000. > Las furgonetas de 2,5T a 3,5T y con una autonomía de al menos 60 millas con cero emisiones = 35% del precio de compra hasta £6.000.
Beneficios al impuesto de matriculación	Los vehículos de cero emisiones no pagan impuesto de matriculación. La tarifa al lujo ya no incluye VE.
Beneficios fiscales a la propiedad	Los vehículos de cero emisiones no pagan impuesto a la propiedad. Se ha eliminado la tasa para vehículos de alto valor, por lo que todos los VE están ahora exentos.
Beneficios fiscales para las empresas	El impuesto sobre el BIK es actualmente del 0% y aumentará al 1% en 2021/22 y al 2% a partir de 2022/23 hasta al menos 2024/25. Se espera que se anuncie un año adicional en febrero de 2022.
Beneficios fiscales en el IVA	La electricidad doméstica está sujeta a un tipo de IVA reducido, (5% en lugar del 20% que se aplica en otros casos). El cuerpo regulador y el gobierno británico están estudiando la posibilidad de suprimir por completo el IVA sobre la energía doméstica como parte de la revisión del tope del precio del 250% de la energía en marzo de 2022. NOTA - Si se elimina el tope, la reducción del 5% del IVA no tendría razón de ser.
Otros beneficios financieros	<ul style="list-style-type: none"> > Los vehículos de emisiones ultrabajas (hasta 75 g/km de CO₂) están exentos de la remuneración opcional establecida en los acuerdos pertinentes. Esto significa que los conductores de coches de empresa que estén en un esquema de renuncia a las contribuciones pueden participar en los costes de su vehículo utilizando el salario bruto, antes de impuestos y la Seguridad Social (NI). > Se esperan cambios en las tasas abonadas por los usuarios viales, la regulación de las infraestructuras, el control de las tarifas y las normas de interoperabilidad, la tasa de energía aprobada (es decir, la tasa a la que los coches de empresa pueden reclamar el kilometraje de la compañía negocio), por nombrar algunos.
Incentivos locales	<ul style="list-style-type: none"> > En la actualidad, los VE y la mayoría de los PHEV obtienen un "descuento para vehículos menos contaminantes" del 100% en la zona de aplicación de la tasa de congestión de Londres. A partir del 25 de octubre de 2021, el descuento solo estará disponible para los vehículos de cero emisiones. La vigencia prevista es hasta el 25 de diciembre de 2025. > Los residentes de la zona ampliada ya no están exentos. > Se ha implantado una nueva matrícula verde que facilita a las autoridades locales la concesión de ayudas, como la reducción de las tarifas de aparcamiento o el uso de carriles bus.
Incentivo de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> > El "Plan de recarga doméstica de vehículos eléctricos" (EVHS, por sus siglas inglesas) y el "Plan de recarga en el lugar de trabajo" (WCS) siguen ofreciendo una subvención para la instalación de puntos de recarga. Esta se redujo de 500€ a 350€ a partir del 1 de abril de 2020. > La iniciativa concluirá el 31 de marzo de 2022 y se calcula en función de las instalaciones, no de las solicitudes. > A partir de entonces, el incentivo cambiará para "apoyar a los inquilinos, propietarios y restauradores". También se mantiene el plan para los locales comerciales hasta un máximo de 20 puntos de recarga. > El programa ORCS, por el que los ayuntamientos reciben una subvención para instalar puntos de recarga en zonas con aparcamiento en la vía, sigue vigente, reduciendo la subvención de 7.500 a 6.500 libras a partir del 1 de abril de 2020. Parece que va a continuar, aunque aún no se ha concretado. > A partir de 2022, todas las viviendas de nueva construcción deberán contar con puntos de recarga.



Anexo 2

Definiciones y puntuación

ANEXO 2

Bibliografía adicional



Libro blanco

CTM de los VE

[CLICK PARA LEERLO](#)

Informe

LeasePlan 2021
Mobility Insights Report:
Edición VE y sostenibilidad

[CLICK PARA LEERLO](#)

ANEXO 2

Datos genéricos

País	Código del país	Población en 2021	Autopista infraestructura (n°km)
 Austria	AT	8,932,664	1,743
 Bélgica	BE	11,566,041	1,763
 República Checa	CZ	10,701,777	1,276
 Dinamarca	DK	5,840,045	1,329
 Finlandia	FI	5,533,793	926
 Francia	FR	67,439,599	11,671
 Alemania	DE	83,155,031	13,183
 Grecia	GR	10,682,547	2,098
 Hungría	HU	9,730,772	1,723
 Irlanda	IE	5,006,907	995
 Italia	IT	59,257,566	6,943
 Luxemburgo	LU	634,730	165
 Países Bajos	NL	17,475,415	2,790
 Noruega	NO	5,391,369	1,008
 Polonia	PL	37,840,001	1,676
 Portugal	PT	10,298,252	3,065
 Rumanía	RO	19,186,201	866
 Eslovaquia	SK	5,459,781	495
 España	ES	47,394,223	15,585
 Suecia	SE	10,379,295	2,133
 Suiza	CH	8,667,088	1,462
 Reino Unido	UK	68,400,000	3,838

ANEXO 2

Definiciones utilizadas

Alquiler mensual

Hemos calculado el alquiler mensual de una selección de VEB frente al de vehículos de gasolina comparables por segmentos, desde el de vehículos subcompactos hasta los ejecutivos. 960 presupuestos de vehículos diferentes se incluyeron en la comparación.

El índice tiene en cuenta los diversos costes que conlleva la propiedad de un vehículo en cada país, incluyendo la energía/combustible, la depreciación, los impuestos, el seguro y el mantenimiento.

Los costes se promedian a lo largo de los cuatro primeros años de propiedad en base a un kilometraje anual de 30.000 km.

Precio de la energía

Comparamos los precios de la electricidad con los del combustible.

Para los precios de la electricidad hemos utilizado un uso combinado de cargadores públicos, domésticos y en el lugar de trabajo, basándonos en este comportamiento de carga:

- > 60% Carga en el hogar
- > 30% Carga en el hogar
- > 10% Carga pública

Las tarifas en kWh que comparamos se basan en:

- > Carga en el hogar: Hogares de 2500 kWh < 5000 kWh / incluyendo todos los impuestos.
- > Lugar de trabajo: no doméstico / 500MWh < 200MWh / excluyendo el IVA y otros impuestos y gravámenes recuperables.

Pedidos LeasePlan

Los países de LeasePlan se comparan en función de los pedidos de VE (híbridos enchufables y eléctricos puros).

Pedidos de LeasePlan para VE puros: Los países se comparan en función de los pedidos de vehículos totalmente eléctricos (VEB) en forma de porcentaje del total de pedidos de VE a fin de destacar la importancia de los vehículos eléctricos puros de cero emisiones.

Impuestos al conductor

Hemos calculado los costes fiscales netos que soporta un conductor de vehículo de empresa, comparando el uso de un VE vs. un vehículo de gasolina. Este cálculo se basa en la comparación de los siguientes vehículos:

- > BMW 320 gasolina
- > Tesla modelo 3 (gama estándar)

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

- > El empleado conduce un 70% por motivos de trabajo y un 30% por motivos privados
- > La distancia de desplazamiento (casa-trabajo) es de 25 km de ida
- > El salario bruto anual del empleado es de 60.000 euros o su equivalente local

La cifra indicada es el porcentaje de la tributación que soporta el conductor del Tesla si se toma como base el BMW.

ANEXO 2

Explicación de la escala de puntuación

01 Madurez del vehículo eléctrico

KPI	Puntuación						Comentarios
	0	1	2	3	4	5	
1.1 VE por población	0	> 0 y < 1	> 1 y < 2.5	> 2.5 y < 6	> 6 y < 10	> 10	Escala progresiva basada en propiedad media de automóviles en un país
1.2.1 Cuota de mercado de los VE	< 3%	> 3% y < 5%	> 5% y < 10%	> 10% y < 25%	> 25% y < 50%	> 50%	Escala progresiva para destacar el crecimiento casi exponencial de los VE
1.2.2 Cuota de VEB dentro del segmento EV	< 30%	> 30% y < 60%	> 60%				Escala para enfatizar la necesidad de hacer la transición a VE puros

02 Madurez de la infraestructura de carga

KPI	Puntuación						Comentarios
	0	1	2	3	4	5	
2.1 N° puntos de carga por población	< 0.2	> 0.2 y < 0.5	> 0.5 y < 1	> 1 y < 2	> 2 y < 5	> 5	Escala progresiva para destacar la importancia de una red de carga pública bien desarrollada
2.2 N° puntos de carga por matric. de VE	< 1	> 1 y < 1.5	> 1.5 y < 2.5	> 2.5 y < 5	> 5 y < 10	> 10	Escala progresiva para destacar red existente para nuevos VE
2.3 N° cargadores rápidos por km de autopista	< 50	> 50 y < 100	> 100 y < 200	> 200			Escala progresiva para ilustrar el itinerario de crecimiento de muchos países

03 Coste total de movilidad

KPI	Puntuación						Comentarios
	0	1	2	3	4	5	
3.1 Incentivos gubernamentales	0%	1%-20%	20%-40%	40%-60%	60 -80%	> 80%	Indicación lineal. Los incentivos se puntúan dentro de un país y entre países dentro de la misma categoría
3.2 Impuestos al conductor	> 100%	90%-100%	75%-90%	60%-75%	50%-60%	> 50%	Indicación lineal que valora un beneficio para los conductores de VE como una política eficaz
3.3 Precio de la energía	> 80%	> 60% y < 80%	> 40% y < 60%	< 40%			Indicación lineal que valora un mayor precio del combustible y uno menor de la energía como beneficiosos para el VE
3.4 Alquiler mensual de VE: Comparación	> 140%	> 120 y < 130%	110%-120%	100%-110%	90%-100%	< 90%	Indicación lineal que valora un alquiler mensual más bajo para VE que el de vehículos ICE como preferible

ANEXO 2

Fuentes utilizadas

01 Madurez del VE

KPI	Fuente de datos utilizada	Enlaces
1.1 % VE por población	Eurostat, ACEA	IR AL ENLACE
1.2 % cuota de mercado VE	Eurostat, ACEA	
1.2.2 % cuota de mercado VE	Eurostat, ACEA	IR AL ENLACE
1.2.2 % cuota de mercado VEB		
1.3 % pedidos VE de LeasePlan	Detalle de pedidos de LeasePlan	
1.3.1 % cuota de pedidos VE		
1.3.2 % cuota de pedidos VEB		

02 Madurez de la infraestructura de carga

KPI	Fuente de datos utilizada	Enlaces
2.1 N° puntos de carga por población	Eco-movement	IR AL ENLACE
2.2 N° puntos de carga por matric. de VE	Eco-movement	IR AL ENLACE
2.3 N° cargadores rápidos por km de autopista	Eurostat, Eco-movement	

03 Coste total de movilidad

KPI	Fuente de datos utilizada	Enlaces
3.1 Incentivos gubernamentales	EAF0 con validación de LeasePlan	
3.2 Impuestos al conductor	Servicios de consultoría de LeasePlan	IR AL ENLACE
3.3 Precio de la energía	Precios mundiales del combustible, Eurostat	IR AL ENLACE
3.4 Comparación de precios de alquiler de VE	Servicios de consultoría de LeasePlan	

Contacto para la prensa

David Henche Jiménez

Área Manager Marketing y Comunicación

T:+34 914908739 | Ext. Interna:5309
david.henche@leaseplan.com