

Leasing Social: Una medida para mitigar la vulnerabilidad en el transporte por carretera en zonas rurales

Justificación de acuerdo a las conclusiones del informe con BC3

De acuerdo al Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por el que se establece un Fondo Social para el Clima (en lo sucesivo, «Fondo») y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060, se prestará ayuda financiera a los Estados miembros para las medidas e inversiones incluidas en sus planes sociales para el clima (en lo sucesivo, «planes»).

Dichas medidas e inversiones financiadas beneficiarán a los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte que sean vulnerables y se vean especialmente afectados por la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, en particular a los agentes en situación de pobreza de transporte de acuerdo a las definiciones recogidas en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2023/955¹.

La propuesta de **Leasing Social** que desde T&E formulamos contribuiría a alinear la transición hacia un sistema de movilidad cero emisiones según los principios del Plan Social para el Clima y la futura actualización de la Estrategia de Transición Justa, mitigando así el impacto económico de la misma en los hogares, usuarios y microempresas en riesgo de situaciones de pobreza de transporte. Esta medida no debe entrar en conflicto con el uso del transporte público, el cual es utilizado principalmente por personas con menores ingresos. Sin embargo, en aquellas áreas donde el transporte público colectivo es una opción poco eficiente por no llegar a los ratios de ocupación mínimos, el leasing social se presenta como una alternativa para realizar los recorridos de manera eficiente y sostenible.

El leasing social, por tanto, no es solo una medida para hacer más accesible el vehículo eléctrico, sino una herramienta para popularizar la imagen del vehículo eléctrico entre la población, fomentar la adquisición de vehículos pequeños y asequibles y, además, contribuir a la adquisición de vehículos fabricados en la UE por lo que ayuda a potenciar la industria europea.

¹ 11) «**microempresas vulnerables**»: las microempresas que se vean significativamente afectadas por el impacto en los precios de la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero de los edificios o del transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE y que, a efectos de su actividad, carecen de medios para renovar el edificio que ocupan o para adquirir vehículos de emisión cero y de baja emisión o cambiar a modos de transporte sostenibles alternativos, incluido el transporte público, según proceda;

12) «**usuarios del transporte vulnerables**»: las personas y hogares en situación de pobreza de transporte y las personas y hogares, incluidos los hogares de renta baja y media-baja, que se vean significativamente afectados por el impacto en los precios de la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE y que carecen de medios para adquirir vehículos de emisión cero y de baja emisión o cambiar a modos de transporte sostenibles alternativos, incluido el transporte público;

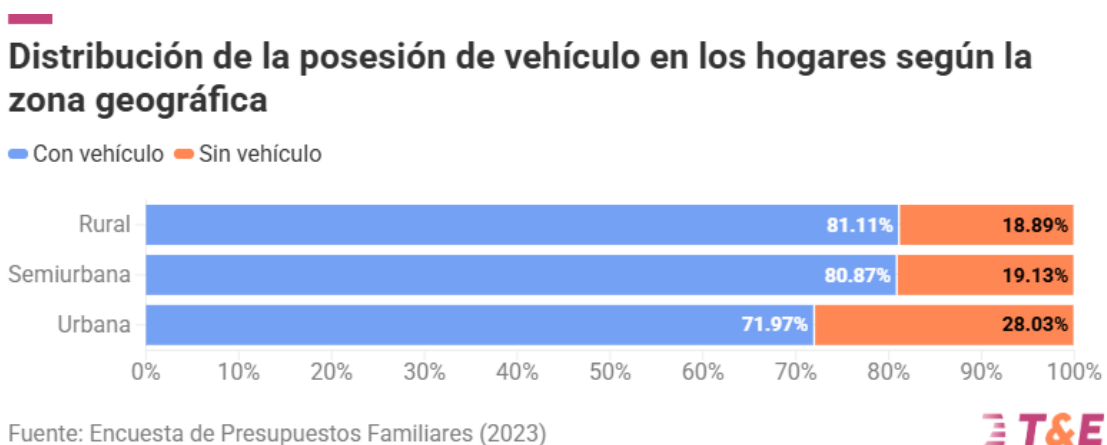
Justificación

Tras realizar un análisis por parte del Basque Centre for Climate Change (BC3) para T&E sobre la Encuesta de Presupuestos Familiares (EPF 2023), elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, la cual recoge datos sobre el gasto en consumo de aproximadamente 24,000 hogares representativos de la sociedad española, incluyendo información sobre la posesión de vehículos, la adquisición de vehículos nuevos o de segunda mano, y el gasto en uso y mantenimiento de los mismos, así como en el uso del transporte público, y de la Encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas de 2021 (ECEPOV), primera fuente oficial que registra la tenencia de vehículos eléctricos en España, se identifican los aspectos clave en función de la ubicación del hogar y su decil de renta. Este análisis permite proponer el leasing social como una medida adecuada a considerar en el Plan Social para el Clima, con el objetivo de garantizar una transición justa en el ámbito del transporte.

A continuación, se presentan los principales argumentos que respaldan la consideración del leasing social como una medida adecuada para mitigar la pobreza de transporte:

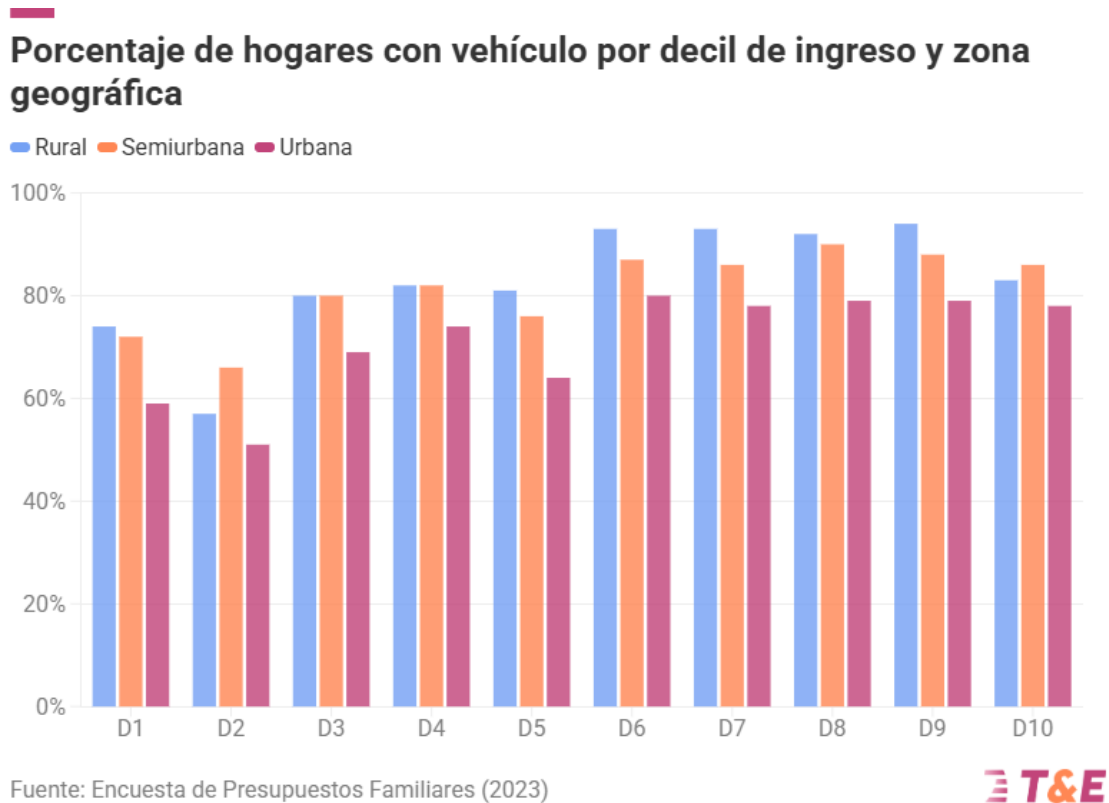
1. La proporción de hogares con vehículo en entornos rurales es mayor que en zonas urbanas o semiurbanas

Dado que los vehículos siguen siendo, en la mayoría de los casos, instrumentos fundamentales para la movilidad de los hogares, resulta importante identificar la proporción de hogares con vehículo en relación con la población de cada zona geográfica, ya que las necesidades y opciones de movilidad varían entre ellas. En consecuencia, se observa que la proporción de hogares sin vehículo es mayor en las áreas urbanas, mientras que en las zonas rurales la posesión de al menos un vehículo es considerablemente más elevada.



Por otra parte, los hogares en zonas rurales y semiurbanas presentan, en general, un mayor porcentaje de tenencia de vehículos en comparación con las zonas urbanas. La tenencia de vehículos en los hogares está estrechamente vinculada al nivel de ingresos, siendo menor en los deciles de ingresos bajos y aumentando de manera progresiva a medida que se incrementa la renta. Esta tendencia se mantiene consistente en las tres zonas geográficas (urbana, semiurbana y rural), aunque los hogares en áreas urbanas presentan, en general, un porcentaje inferior de

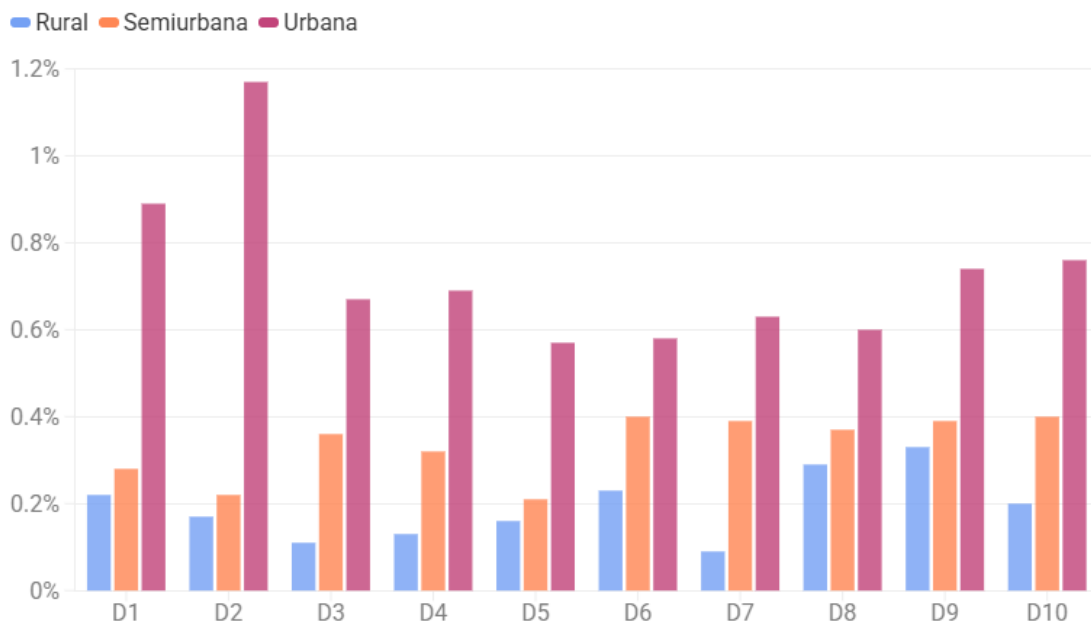
tenencia de vehículos en comparación con las zonas rurales y semiurbanas. En los deciles más bajos, la diferencia entre las zonas urbanas y las demás es más pronunciada, con un porcentaje significativamente menor de tenencia de vehículos en las primeras. Esto sugiere que, aunque el nivel de ingresos facilita la adquisición de un vehículo en todos los contextos, la necesidad de disponer de transporte propio es más acentuada en las áreas rurales y semiurbanas.



2. El gasto en transporte público es notablemente mayor en hogares ubicados en zonas urbanas

La proporción que el gasto en transporte público representa dentro del gasto total del hogar de aquellos hogares usuarios del mismo es mayor en entornos urbanos que en rurales o semiurbanos. Se puede identificar claramente que para las rentas bajas, en entornos urbanos donde existe una mayor presencia y disponibilidad de transporte público, este medio colectivo se consume con una intensidad significativamente mayor.

Proporción de gasto en transporte público respecto al gasto total de los hogares usuarios por decil de ingreso y zona geográfica



Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares (2023)

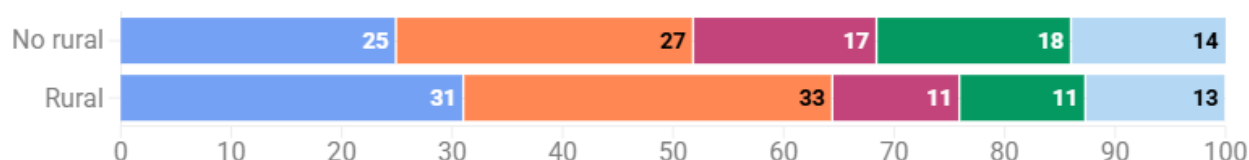
3. El parque vehicular en zonas rurales es más antiguo y contaminante

- Antigüedad del parque vehicular

La antigüedad de los vehículos es un factor crucial tanto en términos de seguridad vial como de sostenibilidad ambiental. Según datos de la DGT para 2023², el parque vehicular es más longevo en entornos rurales para todas las tipologías de vehículos (ciclomotores, motocicletas, turismos, furgonetas y camiones), siendo destacable la antigüedad de las furgonetas, con un 65 % de la flota superior a los 15 años.

Antigüedad del parque de furgonetas

■ > 25 años ■ 15-25 años ■ 8-15 años ■ 4-8 años ■ < 4 años



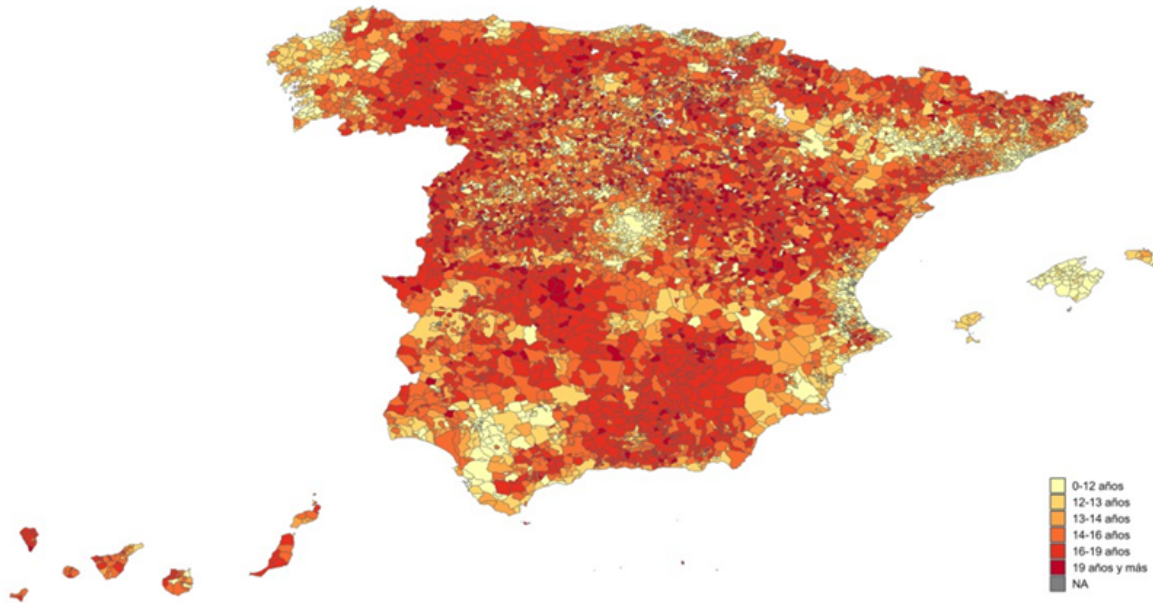
Fuente: DGT 2023

² Datos municipales – información general 2023

<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Datos-municipales-informacion-general-2023/>

La distribución territorial de la antigüedad media del parque de furgonetas, situada en los 15,7 años para los entornos rurales y en los 12,58 años para aquellos no rurales, nos permite identificar claramente que en las capitales españolas la renovación de furgonetas es más frecuente que en municipios rurales del interior de la península. Es ejemplo de ello el siguiente mapa sobre la distribución de la antigüedad media del parque de furgonetas a lo largo del país.

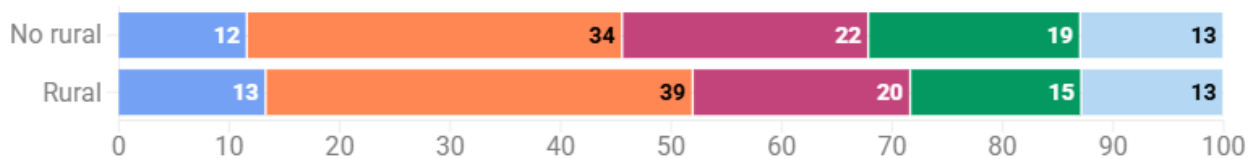
Antigüedad media del parque de furgonetas



En lo que respecta a turismos, la antigüedad del parque en las zonas rurales en comparación con las no rurales no es tan acentuada como con las furgonetas, pero aun así se mantiene una diferencia. El 52 % de los turismos en entornos rurales tiene una edad mayor a los 15 años, mientras que en zonas urbanas este valor es del 45,6 %.

Antigüedad del parque de turismos

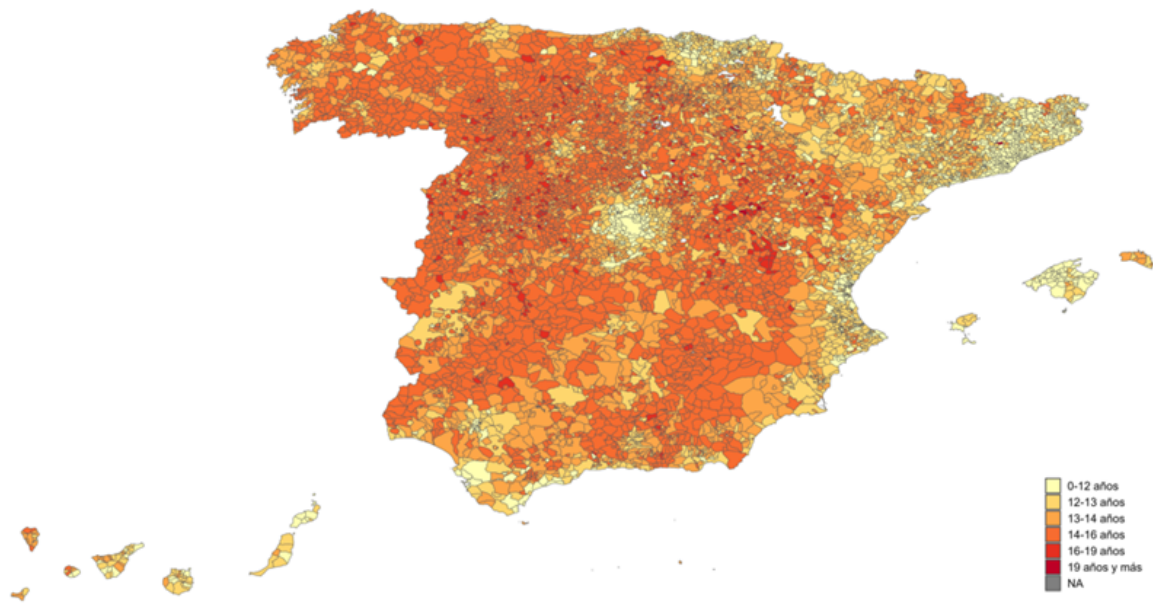
■ > 25 años ■ 15-25 años ■ 8-15 años ■ 4-8 años ■ < 4 años



Fuente: DGT 2023

En este caso se observa igualmente que la distribución territorial de la antigüedad media del parque de turismos, situada en los 14 años para entornos rurales y en 12,3 para el resto, se adapta a la "España del donut"; es decir, en aquellas áreas rurales y menos pobladas que rodean los principales núcleos urbanos del país la vida media de los turismos es más alta que en los núcleos urbanos de población.

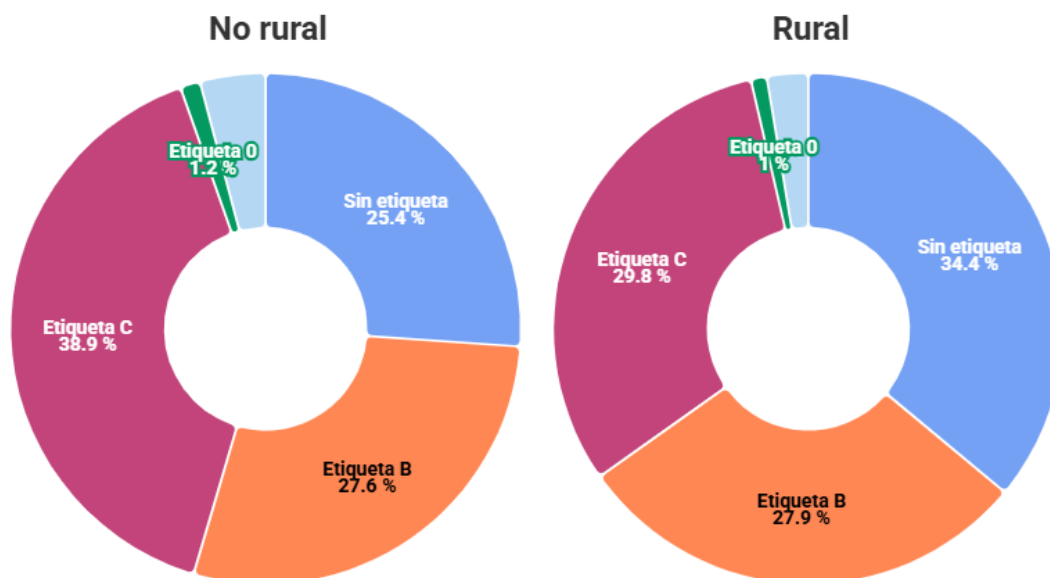
Antigüedad media del parque de turismos



- Distintivo ambiental del parque vehicular

Respecto a la distribución del parque vehicular según el distintivo ambiental de la DGT, se observa que las zonas rurales tienen una menor adopción de tecnologías limpias en comparación con las no rurales. En el entorno rural la proporción de vehículos sin etiqueta medioambiental es del 34,4%, casi diez puntos superior a la de entornos no rurales, lo que sugiere una mayor presencia de vehículos antiguos y más contaminantes en zonas rurales. Por el contrario, cabe destacar que los vehículos con etiquetado más eficiente de categoría ECO y 0 son más comunes en zonas no rurales.

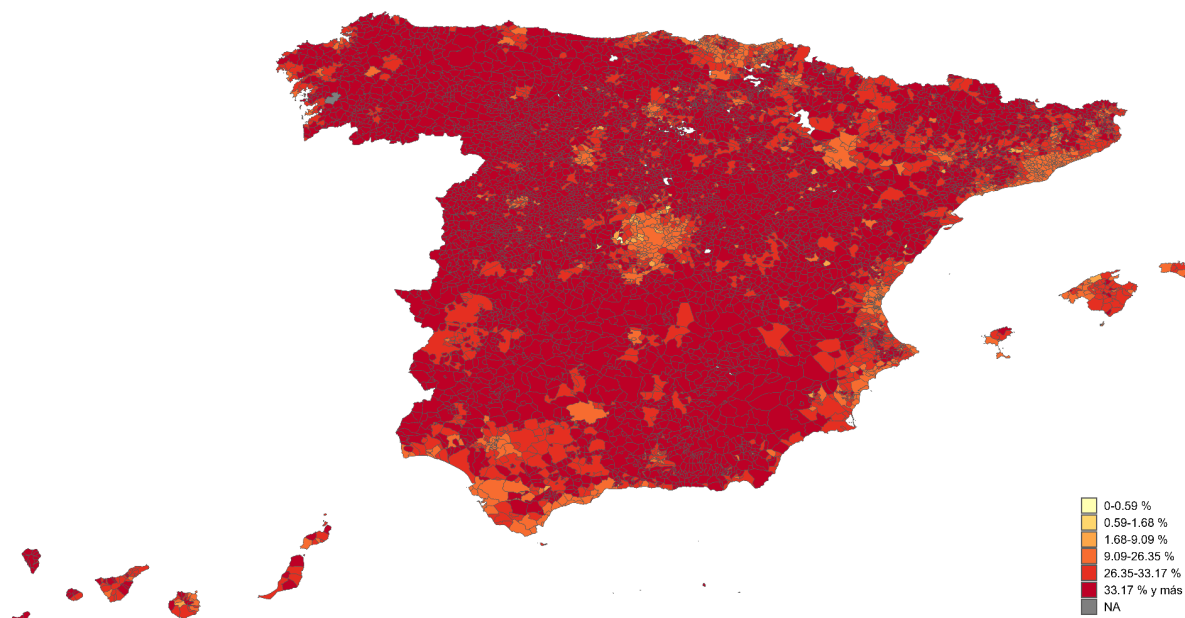
Distribución de los vehículos según el distintivo ambiental de la DGT



Source: Datos de DGT (2023)

La distribución territorial del parque vehicular sin distintivo medioambiental muestra que la presencia de estos vehículos cobra mayor protagonismo en el interior de la península, a excepción de la capital del país así como los municipios aledaños.

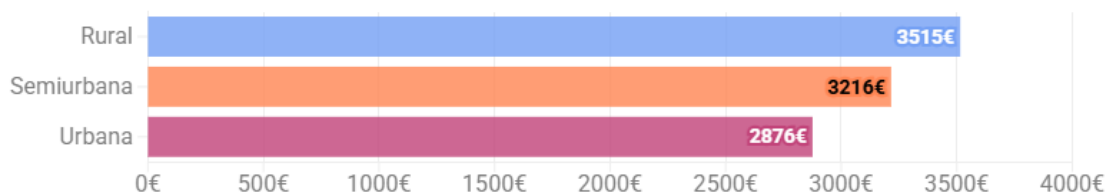
Prevalencia de vehículos sin distintivo ambiental



4. El gasto medio en operación y mantenimiento de los vehículos es mayor en zonas rurales

No sólo los hogares ubicados en las zonas rurales y semiurbanas exhiben una mayor dependencia del vehículo privado, sobre todo en aquellos deciles bajos e intermedios de renta, sino que el gasto medio de operación y mantenimiento³ de los vehículos que poseen es también mayor en comparación con el de las zonas urbanas.

Gasto medio de operación y mantenimiento según la zona geográfica

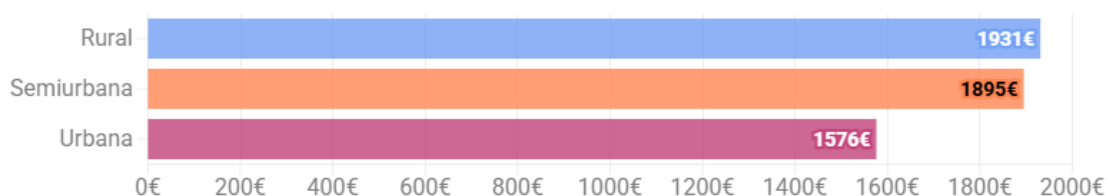


Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares (2023)

5. El gasto medio en carburante es mayor en zonas rurales y semiurbanas

Atendiendo al gasto en carburante agregando los cuatro tipos que la fuente de datos permite identificar (gasolina, gasóleo, lubricante, otros) se obtiene la siguiente figura en la que la magnitud del gasto medio es superior en zonas rurales. La figura muestra cómo a menor densidad de población, el gasto medio en carburantes es superior.

Gasto medio en carburantes por zona geográfica



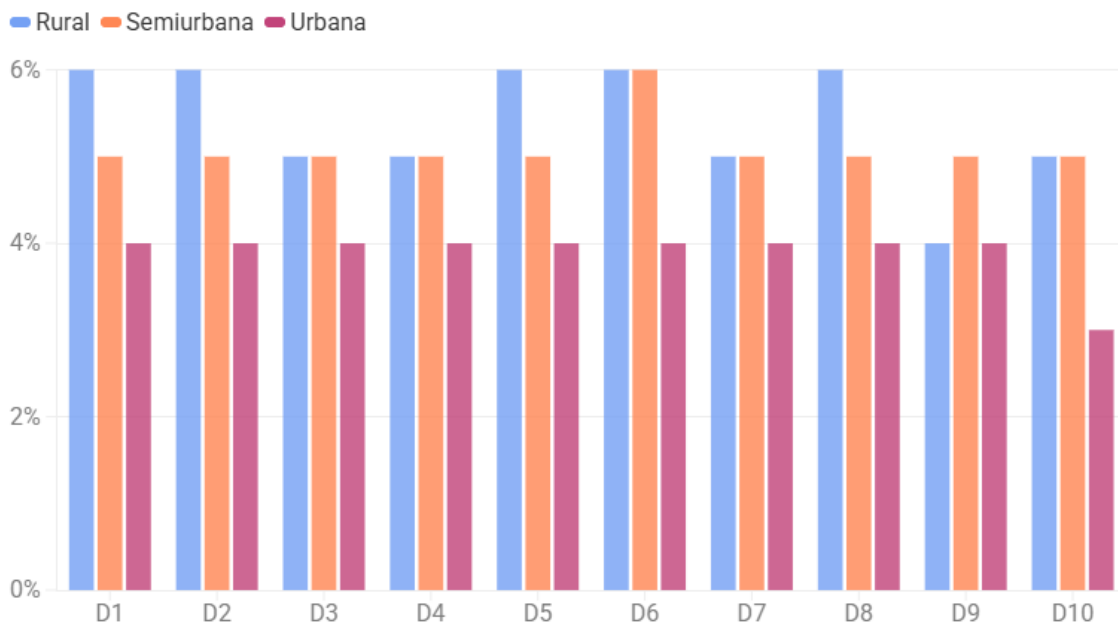
Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares (2023)

Además del análisis del gasto medio anual en carburantes, resulta relevante examinar la proporción que éste representa dentro del gasto total del hogar. El porcentaje del gasto destinado a carburantes es más alto en los deciles de ingresos bajos y medios, implicando que, en estos hogares, el gasto en combustible representa una mayor carga sobre el gasto total del hogar. Atendiendo a la distribución geográfica del gasto en carburante, este porcentaje resulta también mayor en las zonas rurales y semiurbanas en comparación con las urbanas, siendo más alto en las rurales que en las semiurbanas. Tanto los ingresos como la ruralidad son factores clave que influyen en la proporción del gasto en carburantes dentro del presupuesto familiar. Los datos muestran una tendencia consistente en la que los hogares rurales destinan un mayor porcentaje de su gasto total a carburantes en comparación con las zonas semiurbanas y urbanas en todos los

³ Se calcula el gasto de operación y mantenimiento como el importe agregado de gasto en compra de piezas de repuesto y accesorios de vehículos personales, carburantes y lubricantes, mantenimiento y reparaciones de vehículos personales en talleres y otros servicios relativos a los vehículos personales

deciles de ingresos a excepción de los dos más altos, el D9 y el D10, en los que la diferencia no es tan notable. Esto resalta una mayor carga económica sobre los hogares rurales en términos de gasto en combustible, lo cual puede estar relacionado con una mayor dependencia del transporte privado debido a la menor disponibilidad de opciones de transporte público en estas áreas o bien por una mayor necesidad de desplazamiento para acceder a servicios básicos, centros de trabajo y otros posibles desplazamientos.

Proporción de gasto en combustible respecto al gasto total de los hogares por decil de ingreso y zona geográfica



Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares (2023)

*Se excluye el gasto en transporte aéreo y el gasto de compra de vehículos

Los conductores de ingresos bajos y medios se verán más afectados por el probable aumento del precio del combustible vinculado a la integración del transporte por carretera en el Régimen Europeo de Comercio de Emisiones (EU-ETS2). A lo largo de todo el periodo 2026-2032 para el que se ha acordado el ETS2, el Fondo ascenderá a un total de 86 700 millones de euros.

Por ello la Comisión Europea recomienda encarecidamente gastar los fondos recaudados por el ETS2 en medidas sociales para un transporte justo y sostenible, como es el **Leasing Social**.

Ejemplo. Leasing Social en Francia:

El programa francés de leasing social se puso en marcha en diciembre del año 2023 con el objetivo de ayudar a los hogares de los deciles medios y bajos a cambiar su vehículo propulsado por gasolina o diésel por un vehículo eléctrico.

Las subvenciones públicas se utilizan en combinación con el leasing para superar el sobrecoste de la compra de un vehículo eléctrico nuevo ofreciendo unas cuotas mensuales bajas.

Los criterios sociales para poder acogerse al plan eran los [siguientes](#):

- Domicilio en Francia.
- Ingresos del hogar inferiores a 15.400 € por persona (max. 3 personas/hogar)
- Vivir a más de 15 km del lugar de trabajo
- Conducir más de 8.000 km/año como parte de tu actividad laboral.

Los precios registrados entre finales de diciembre y febrero se situaron entre los 49 y los 150 euros al mes. Se ofrecieron unos veinte modelos de vehículos eléctricos, en los segmentos A, B, C y pequeñas furgonetas.

Los contratos de leasing social tienen una duración de 3 años, con o sin opción de compra y con posibilidad de ser renovados. La ayuda se tramita a través de los distribuidores los cuales deben abonar un anticipo de la subvención antes de solicitar el reembolso a la autoridad pública nacional.

Para aplicar esta medida, el Gobierno francés ha acordado contratos directamente con los fabricantes y las empresas del sector del renting. Para esta primera edición del leasing social, la subvención se ha fijado en 13.000 euros por coche. Esta cantidad incluye la ayuda a la compra habitual, fijada en 7.000 euros para el 50% de la población con ingresos más bajos, a la que se suma una subvención adicional de 6.000 euros.

Por otro lado, se han hecho propuestas para mejorar el diseño del esquema en siguientes lanzamientos del mismo. El Instituto de Desarrollo Sostenible y Relaciones Internacionales⁴ (IDDRI, por sus siglas en francés) ha propuesto acotar más la población objetivo por renta (excluyendo al quinto decil) y limitar la duración a 10 años pudiendo pasar de un hogar a otro en ese tiempo bajo leasing social. Se prevé que la nueva financiación del leasing social estará sujeta a los certificados de ahorro energético (Certificats d'économie d'énergie, CEE en francés) disponibles en el país.

Posible aplicación en España:

Recomendaciones para el leasing social en España

En 2023, T&E realizó un [estudio](#) sobre cómo implantar el esquema de leasing social en España, junto con ECODES, Anthesis Lavola y el Gabinet d'Estudis Econòmics. Las principales conclusiones fueron:

- Un esquema de leasing social en España podría permitir a los hogares con rentas bajas acceder a un coche eléctrico por 90 euros al mes y 70.000 unidades al año.
- Los particulares se comprometerían a pagar cuotas mensuales durante un periodo mínimo de 4 años y máximo de 8.

4

<https://www.iddri.org/en/publications-and-events/billet-de-blog/social-leasing-pilot-scheme-lessons-learned-unanticipated>

- Un programa de este tipo podría cubrir el 25% de los compradores y usuarios de vehículos nuevos privados que se encuentran entre los deciles 1-4 de ingresos más bajos si se despliega durante un período de 12 años.

La alternativa de subvencionar ofertas existentes de renting

De manera alternativa se puede evaluar una solución en la cual se subvencione una oferta de renting, reduciendo o bien eliminando por completo la primera cuota (entrada), la cual en muchos casos es la más difícil de asumir por los hogares con ingresos más bajos, y de cuya cuantía (además del kilometraje y duración) dependen las cuotas mensuales establecidas. A diferencia de los modelos anteriores, esta variante sí que incluye en el precio el seguro y todos los costes asociados.

Respecto a las cuotas, existen ofertas por modelos del segmento B, que rondan los 150 euros mensuales por 3 años con 10.000 km anuales. La entrada para un particular en dicho caso es de 2.500-3.500 euros. Estas ofertas ya incluyen los incentivos del Plan MOVES, sin embargo, dado que en algunos casos la entrada es precisamente lo que puede suponer un obstáculo para la adquisición de un vehículo eléctrico, es en esta cantidad donde podría aplicarse una ayuda adicional.

No obstante, sería recomendable subir el kilometraje a 15.000 km anuales. Este kilometraje cubriría a un usuario con una necesidad de desplazamientos durante los días laborables de 60 km (distancia del trabajo de 30 kilómetros).

Leasing social para impulsar el *carpooling* o *carsharing* en entornos rurales

De manera suplementaria, podría ser beneficioso dirigir esta solución a empresas para que puedan ofrecer a sus empleados un método de transporte libre de emisiones contaminantes. Esta oferta podría resultar especialmente relevante en fábricas y centros de trabajo situados en entornos rurales, los cuales muchas veces se sitúan entre dos localidades o a cierta distancia del núcleo urbano.

En este contexto, la medida del *leasing social* podría implementarse de manera adicional para facilitar el acceso a vehículos destinados a iniciativas de *carpooling*⁵ o *carsharing*⁶, permitiendo que un mayor número de personas puedan beneficiarse simultáneamente.

⁵ Carpooling - se comparte el vehículo por varias personas las cuales viajan al mismo destino a la vez. Por ejemplo, desplazamientos de los trabajadores al mismo centro de trabajo en un mismo coche.

⁶ Carsharing - coches disponibles para los usuarios del servicio, que pueden alquilarlos por cortos periodos de tiempo siempre y cuando el coche no esté siendo usado por otro usuario.