



Utilizar la reforma fiscal verde para dirigir la flota corporativa española

De ser un rezagado en el consumo de combustibles fósiles a un líder de la electrificación

Junio 2022

Resumen

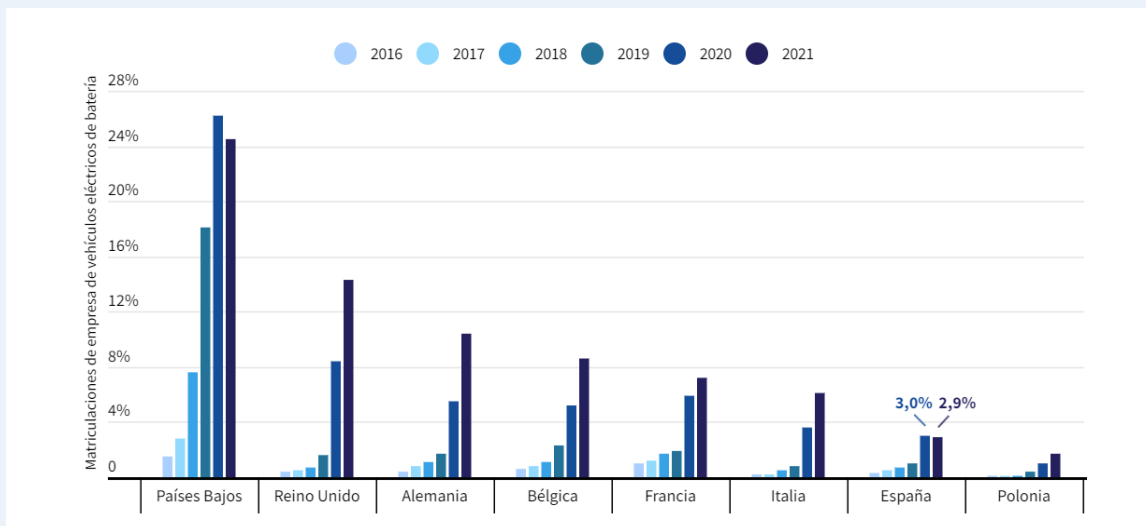
La flota de coches de empresa es una de las mayores fuentes de consumo de petróleo y de emisiones de carbono en España. A menudo olvidada como fuente de emisiones del transporte por carretera, las matriculaciones de empresas representan más de la mitad (57%) de las nuevas matriculaciones de turismos cada año y siguen creciendo. Dado que recorren el doble de kilómetros al año que los turismos, los vehículos de empresa son responsables de más de dos tercios (72%) de las emisiones de CO₂ de los vehículos de nueva matriculación, es decir, el 2% del total de las emisiones de carbono en España. Es posible encontrar la solución para reducir estas emisiones -la electrificación- y la reforma fiscal puede orientar las flotas corporativas hacia este cambio.

También hay una importante razón socioeconómica para centrarse en los coches de empresa en la transición a las emisiones cero. Las empresas, que se benefician de una fiscalidad favorable en la compra de activos de capital, suelen estar en mejor posición para adquirir vehículos nuevos. Después de un periodo medio de propiedad de cuatro años, los coches de empresa suelen venderse a consumidores privados en el mercado de segunda mano. Este corto período de tenencia en la flota corporativa significa que la electrificación de los coches corporativos genera un gran mercado de BEVs asequibles para los consumidores con ingresos bajos y medios, que normalmente compran coches de segunda mano.

La magnitud del impacto potencial es claramente significativa, al igual que la posibilidad de que se pueda lograr ese impacto. Mientras que los consumidores se fijan en el precio de compra de un coche nuevo, las compras de las empresas se centran en el coste total de propiedad, lo que favorece a los vehículos eléctricos de batería (BEV) debido a sus menores costes de combustible y mantenimiento. El hecho de que los coches corporativos se conduzcan el doble que los privados

acentúa aún más esta ventaja. Los coches de empresa son el fruto más fácil de recoger en cuanto a emisiones de transporte.

Los últimos datos revelan que está llegando a España la oportunidad de electrificar la flota corporativa. En 2021, mientras la opción por los BEVs se adelantó en la mayoría de los mercados, la adopción de BEVs en la flota corporativa española se resistió a esa tendencia con un ligero descenso al 2,9%. Esto sitúa a España por detrás de los Países Bajos, el Reino Unido, Alemania, Bélgica, Francia e Italia, y solo por delante de Polonia entre los principales mercados europeos.



La lenta electrificación de la flota empresarial en España no es inevitable, sólo el resultado de un enfoque político poco entusiasta. Los resultados comparativos de sus vecinos europeos, Portugal y Francia, indican claramente que la geografía, los ingresos y otras barreras pueden superarse con buenas políticas. Las reformas fiscales que han tenido éxito en otros países son especialmente prometedoras, y el hecho de que los conductores españoles paguen los impuestos más bajos por vehículo en comparación con sus homólogos europeos muestra un potencial que puede aprovecharse.

Para evaluar este potencial, T&E ha ideado cuatro reformas fiscales:

- Eliminación progresiva de la amortización de los vehículos de combustión (ICE y PHEV) entre 2024 y 2028.
- Eliminación progresiva de las deducciones del IVA para los vehículos de combustión entre 2024 y 2028.
- Aumento del impuesto de matriculación (IEDMT) y del número de tramos
- Reducción de la fiscalidad en especie para los empleados que opten por un BEV como coche de empresa.

Los resultados de nuestro modelo de política fiscal confirman su potencial para dar forma a las matriculaciones de las empresas y los impactos asociados. Cuando se combinan, la aplicación de las cuatro reformas conducirá a la matriculación de 1,1 millones de nuevos BEV en la flota real entre 2024 y 2030, siendo el 38% de ellos atribuibles a las reformas de las políticas. Este resultado podría alcanzarse al tiempo que se mejora el equilibrio fiscal en 3.700 millones de euros y se reduce significativamente el consumo de petróleo y las emisiones. La reducción del consumo de petróleo de 1,3 Mtep a lo largo del periodo, de los cuales 0,3 Mtep se producen en 2030, supone aproximadamente un tercio de las importaciones anuales españolas de crudo procedentes de Rusia.

La introducción de reformas fiscales, como las que se recomiendan en este informe, cambiaría rápidamente las compras de las empresas hacia los vehículos eléctricos y posicionaría a España como líder en la transición hacia un sistema de transporte con cero emisiones.

Abreviaturas

BEV	Vehículo eléctrico de batería (en inglés Battery Electric Vehicle)
SeE	Salario en especie
EV	Vehículo eléctrico (Electric Vehicle en este informe, se refiere a los vehículos propulsados por un motor eléctrico: vehículos eléctricos de batería, vehículos eléctricos de pila de combustible y vehículos eléctricos híbridos enchufables)
ICE	Motor de combustión interna (en inglés, Internal Combustion Engine)
IEDMT	Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte
IVTM	Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica
PHEV	Vehículo eléctrico híbrido enchufable (en inglés, Plug-in Hybrid Electric Vehicle)
TCO	Coste total de propiedad (en inglés, Total Cost of Ownership)
VAT	Impuesto sobre el valor añadido

1. El parque móvil de las empresas es uno de los principales responsables de las emisiones de tráfico rodado en España

Cuando se adquiere un coche nuevo debe ser matriculado por el comprador, un particular en el caso de las matriculaciones privadas o una entidad jurídica en el caso de las matriculaciones corporativas. Aunque las matrículas de empresa pueden transmitir una determinada imagen, incluyen coches tan diversos como los de alquiler de vacaciones, los de la policía, los de prueba en concesionarios, los de las primas salariales y los privados que se alquilan a una empresa.

Como grupo de vehículos, es importante diferenciar los coches corporativos porque las empresas tienen diferentes comportamientos de compra y uso. Las matriculaciones corporativas también se ven influidas por diferentes políticas e incentivos fiscales. Lo más importante de todo es que, debido a su gran número, los coches de empresa tienen un gran impacto en las carreteras españolas, la calidad del aire, los compromisos climáticos, las importaciones de petróleo y las finanzas públicas.

1.1. Las vehículos de empresas son la mayor parte del total de nuevas matriculaciones

En España, como en toda Europa, la mayor parte de los coches nuevos se vende a las empresas. De los 858.000 coches matriculados en España en 2021, 486.000 (57%) fueron matriculados por empresas. Este porcentaje ha ido creciendo con el tiempo, y las matriculaciones de empresas superaron a las de particulares en 2018¹ (Figura 1).

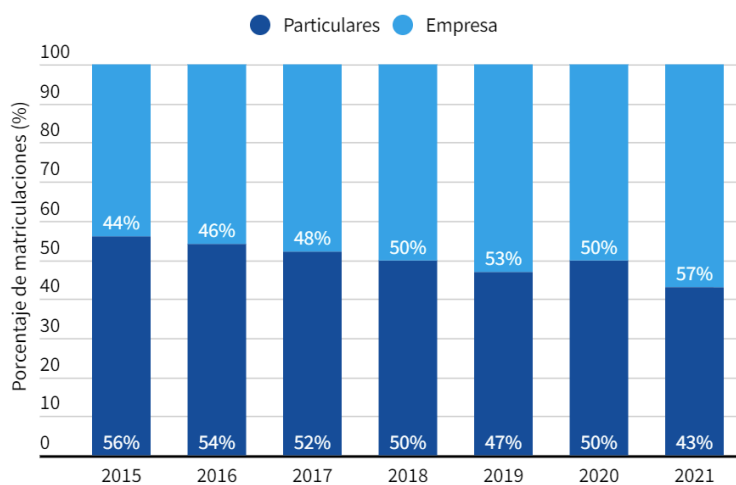


Figura 1: Proporción de matriculaciones de turismos nuevos a lo largo del tiempo

De las matriculaciones corporativas, aproximadamente un tercio (33%) se registra en el sector del leasing y el alquiler a largo plazo, que puede arrendarlos a clientes corporativos o privados². Debido al gran sector turístico de España, otro tercio (31%) procede de empresas de alquiler y el último tercio (18% y 17% respectivamente) procede de concesionarios y fabricantes y del resto de flotas³, que incluye todos

¹ Cálculos de los autores basados en Dataforce (2022). Matriculaciones de turismos nuevos.

² Ibidem

³ Ibidem

los demás coches registrados en el canal corporativo, incluido el sector público (véase la Figura 2 para la composición de la flota indicada como proporción de todas las matriculaciones nuevas).

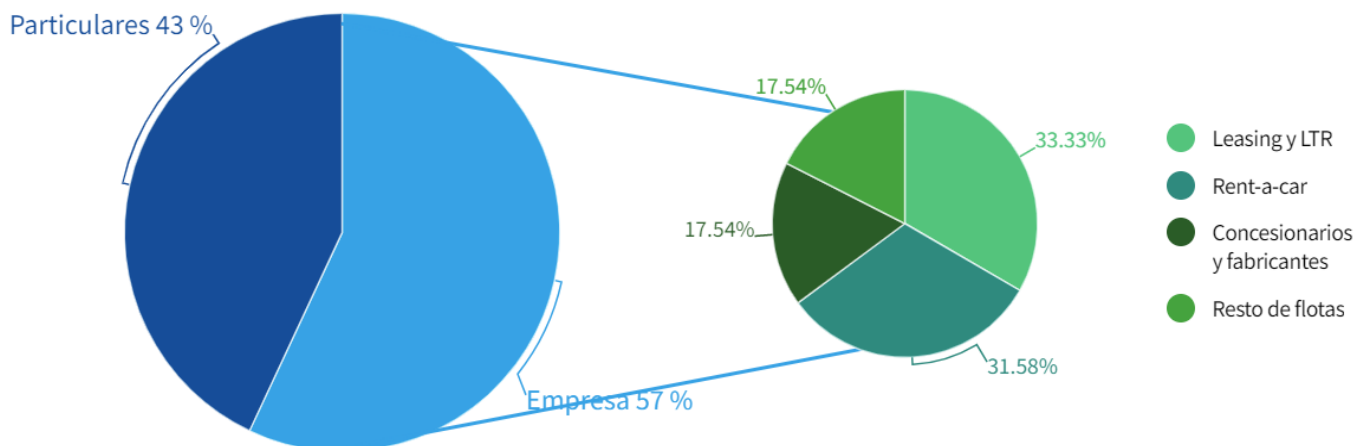


Figura 2: Cuota de matriculación de turismos nuevos y subsegmentos corporativos

1.2. Las vehículos de empresa circulan más

Los coches de empresa recorren el doble de kilómetros al año que los particulares⁴. Esta distancia adicional aumenta las emisiones de CO2 de los coches de empresa hasta el punto de que representan el 72% de las emisiones de CO2 de los vehículos de nueva matriculación -muy por encima del 57% de las nuevas matriculaciones que representan (Figura 3)⁵. Esta parte desproporcionada de las emisiones pone a los coches de empresa en el punto de mira por su contribución a las emisiones españolas de gases de efecto invernadero y su posibilidad de reducirlas.

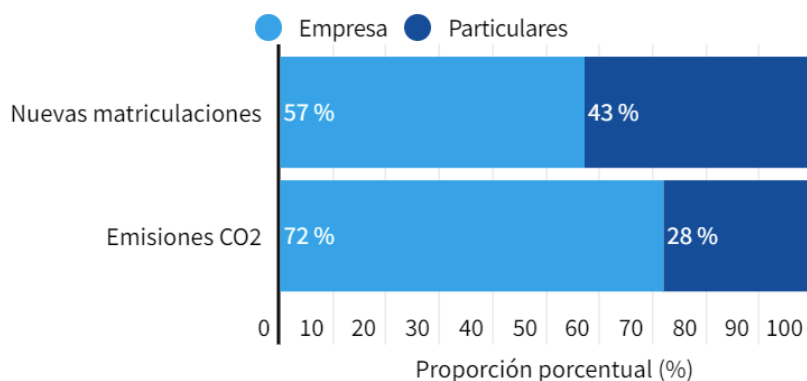


Figura 3: Proporción de matriculaciones de turismos nuevos y emisiones

⁴ Cálculos de los autores basados en 12.000 kilómetros al año para los coches privados y 27.000 kilómetros al año para los coches de empresa de Dataforce (2020). Company car report. Obtenido de: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/06/2020_10_Dataforce_company_car_report.pdf Categoría del concesionario y del fabricante que se supone igual al uso privado

⁵ Cálculos de los autores basados en Dataforce (2020).

Sobre la base de una flota corporativa total de algo más de 1 millón de coches, y utilizando las emisiones de los coches corporativos nuevos en 2021⁶, se estima que la flota corporativa española emite actualmente 3,7 millones de toneladas de CO2 al año⁷. Esta estimación se incrementa en un 21% hasta alcanzar los 4,5 millones de toneladas de CO2 si se aplican las mediciones de las emisiones de CO2 de los vehículos en el mundo real en lugar de las mediciones de las pruebas en laboratorio (véase el apartado 5.2)⁸. Esto equivale al 11% de todas las emisiones del transporte interior español⁹. Si España quiere alcanzar el objetivo de 5 millones de vehículos eléctricos para 2030, tal y como establece el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, entonces las nuevas matriculaciones de coches corporativos con motor de combustión no deben continuar.

1.3. Las matriculaciones corporativas dirigen el mercado de segunda mano

Tras un periodo medio de propiedad de cuatro años¹⁰, los coches de empresa pasan al mercado de segunda mano. Dado que las matriculaciones de empresas constituyen la mayor parte de las nuevas matriculaciones y el periodo de tenencia es corto, el parque empresarial determina directamente qué tipo de coches llegan al mercado de segunda mano y al parque español en su conjunto. En este sentido, cualquier política que influya en las matriculaciones de empresas ajustará el filtro a través del cual pasará al mercado español la mayoría de los vehículos.

Este corto periodo de tenencia también significa que la electrificación de la flota corporativa genera un gran mercado de BEV asequibles para los consumidores con menores ingresos, que suelen comprar vehículos de segunda mano. Por lo tanto, existe una importante razón socioeconómica para centrarse en los coches de empresa en la transición hacia las cero emisiones.

⁶ Cálculos de los autores basados en Dataforce (2022) utilizando un periodo de propiedad de un año para los concesionarios y fabricantes y las empresas de alquiler de coches y un periodo de propiedad de cuatro años para el leasing y el alquiler a largo plazo y las flotas reales.

⁷ Cálculos del autor basados en Dataforce (2022) con emisiones medidas por WLTP.

⁸ Cálculos del autor basados en Dataforce (2022) con emisiones medidas por RDE. Cálculos del autor basados en Dataforce (2022) con emisiones reales medidas por la conducción. Factores de ajuste extraídos de ICCT (2019.) From laboratory to road, Figure 26. Extraído de:

https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Lab_to_Road_2018_fv_20190110.pdf e ICCT (2022). Uso real de los vehículos eléctricos híbridos enchufables: Una actualización de 2022 sobre el consumo de combustible, la conducción eléctrica y las emisiones de CO2; Tabla 3. Extraído de:

<https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/06/real-world-phev-use-jun22-1.pdf>. Obsérvese que el factor de ajuste de los PHEV para las matriculaciones de empresas se basa en los vehículos de empresa en Alemania y Austria debido a la disponibilidad de datos.

⁹ Cálculos del autor basados en la Agencia Europea de Medio Ambiente. (2021). Estimaciones aproximadas de las emisiones de gases de efecto invernadero. Aproximaciones de GEI para 2020. Extraído de:

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/approximated-estimates-for-greenhouse-gas-emissions-2>

¹⁰ Dataforce (2020).

2. El parque móvil de las empresas es idóneo para la electrificación

En el apartado anterior se han expuesto las razones principales por las que los vehículos de empresa son un objetivo primordial para conseguir un transporte por carretera con cero emisiones. El canal corporativo representa la mayor parte de los coches de nueva matriculación, lo que significa que éste es un filtro por el que pasa la mayoría de los coches para llegar al mercado de segunda mano. Además, dado que los coches de empresa son los que más circulan, es especialmente importante dirigirse a ellos ya que un coche de empresa BEV reduciría las emisiones aún más que un coche privado también BEV. Por último, debido a su posición en el ranking de ventas en el mercado español, las matriculaciones corporativas dirigen el mercado de segunda mano y acercan los vehículos eléctricos a las familias de rentas medias de toda España.

El alcance del impacto es claramente significativo, pero también lo es la capacidad de tener ese impacto. Esto se debe a que las características únicas de los coches de empresa hacen que sean especialmente adecuados para la electrificación.

2.1. Las empresas tienen en cuenta el coste total de propiedad

Aunque los EV tienen un precio de compra más alto que los coches con motor de combustión interna (ICE), por cada año de uso el coste total de propiedad (TCO) favorece a los EV, en particular de los BEV, ya que los costes de carga de un EV son más bajos (la electricidad es más barata que la gasolina o el gasóleo por kilómetro recorrido) y los costes de mantenimiento son menores (no hay cambios de aceite y menos piezas que reparar o sustituir).

Para un coche fabricado hoy, un EV ya es competitivo con un ICE en la mayoría de los segmentos¹¹. A pesar de las ventajas de los vehículos eléctricos desde el punto de vista del coste total de la propiedad, muchos consumidores siguen siendo reticentes a la hora de comprar un vehículo eléctrico debido a su elevado precio de compra, aunque está disminuyendo rápidamente hacia la paridad. Sin embargo, el enfoque en el precio de compra marca una diferencia fundamental en la psicología del consumidor, ya que la gente adquiere coches para "consumir" y las entidades corporativas lo hacen como inversión. Las políticas existentes, como la posibilidad de que las empresas clasifiquen sus coches como activos de capital y, por tanto, puedan amortizar la depreciación del activo a lo largo del tiempo, reflejan esta diferencia entre el consumo individual y la inversión empresarial. Las empresas están pues intrínsecamente atentas a los costes y rendimientos de su inversión a lo largo de todo el periodo de propiedad del coche y ya aplican una perspectiva de TCO al decidir su compra, lo que hace que los EV reciban mayor consideración que en el mercado privado.

2.2. Los EV corporativos tienen un TCO más fuerte

El elevado uso de los coches corporativos - aproximadamente el doble de kilómetros al año que los coches privados (véase la sección 1) - significa que no sólo las compras corporativas están más en sintonía con el TCO, sino que el TCO de las compras corporativas es aún más favorable a los BEV. Esta combinación de enfoque en el TCO y un TCO más fuerte es la razón por la que la opción por un BEV es

¹¹ Leaseplan (2021). Car Cost Index 2021. Extraído de: <https://www.leaseplan.com/en-ix/blog/tco/car-cost-index-2021/>

mayor entre las matriculaciones corporativas que las privadas en la mayoría de los países, incluyendo España¹². En conjunto, los argumentos a favor de la electrificación de las flotas corporativas bajo la perspectiva del TCO son más fuertes y relevantes.

2.3. Sensible a los cambios fiscales

Debido a la atracción del TCO y a un enfoque mucho más calculado en las compras de vehículos, las decisiones de las empresas tienen en cuenta las políticas fiscales pertinentes y son muy sensibles a cualquier cambio de las mismas. Esto significa que un cambio en una línea del código fiscal podría estimular casi inmediatamente una mayor aceptación de los BEV por parte de las empresas.

Este rápido tiempo de respuesta de las compras de las empresas se refleja también en las políticas de pequeños y rápidos cambios en la fiscalidad. A diferencia de otros incentivos para estimular la compra de BEVs que implica grandes inversiones y cambios en la infraestructura, pueden modificarse muchas políticas fiscales mediante Reales Decretos que modifican las leyes fiscales ya existentes.

En conjunto, una respuesta rápida a un cambio rápido en la política fiscal muestra una poderosa combinación para impulsar rápidamente la opción por los BEV. Esto se pone de manifiesto en muchos ejemplos, como el aumento de las matriculaciones de BEV en el Reino Unido en abril de 2020, cuando se redujo el tipo impositivo de los salarios en especie para los empleados que recibían un BEV de empresa¹³ y los picos de matriculaciones de BEV en los Países Bajos en diciembre de 2020 y diciembre de 2021 en previsión de una posible subida del tipo impositivo de los salarios en especie para los empleados que recibieran un BEV de empresa¹⁴.

Especialmente importante en los próximos años es la identificación de cambios en las políticas que puedan generar un rápido aumento de los BEV, ya que las normas sobre CO2 de los coches, que impulsaron la adopción de los BEV en 2020 y 2021, tendrán un impacto escaso o nulo hasta 2025, cuando los límites sean todavía bastante bajos. Mientras que las políticas de la UE, a través de las normas de CO2, impulsaron la adopción inicial de EVs en Europa, ahora son las políticas nacionales, en particular a través de la fiscalidad, las que deben tomar el relevo.

¹² La política fiscal dirigida a las matriculaciones corporativas o privadas también tiene una gran influencia en si la adopción de BEV es mayor entre las matriculaciones corporativas o privadas

¹³ Autocar (2020). Las nuevas normas fiscales anuncian el auge de las ventas de EV. Recuperado de: <https://www.autocar.co.uk/car-news/industry/new-tax-rules-herald-ev-sales-boom>

¹⁴ ICCT (2021). Pequeño pero poderoso: Los Países Bajos lideran la adopción del vehículo eléctrico. Recuperado de: <https://theicct.org/small-but-mighty-the-netherlands-leading-role-in-electric-EVhicle-adoption/>

3. Las flotas corporativas españolas se están quedando atrás en la electrificación

Dada la importancia de los vehículos de empresa en las emisiones del transporte español y el hecho de que esa flota sea particularmente adecuada para la electrificación, es un caso de potencial desperdiciado que España esté por detrás de otros grandes mercados europeos en la adopción de BEV entre las matriculaciones corporativas. En 2020, la flota corporativa española tenía una tasa de adopción de BEV de sólo el 3%, lo que sitúa a España por detrás de los Países Bajos, el Reino Unido, Alemania, Bélgica, Francia e Italia, y sólo por delante de Polonia entre los principales mercados europeos. En 2021, a medida que la opción por los BEV aumentaba en la mayoría de los mercados, los BEV en la flota corporativa española desviaban la tendencia, disminuyendo ligeramente hasta el 2,9% (Figura 4)¹⁵.

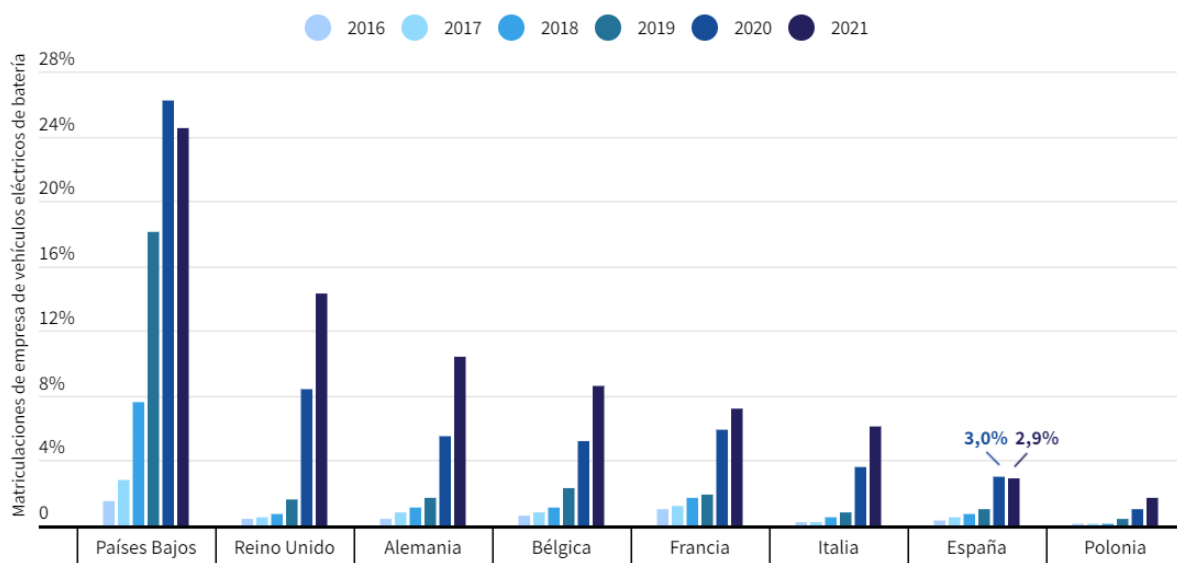


Figura 4: Evolución de la adopción de BEV en las nuevas matriculaciones de las principales flotas corporativas europeas

No hay ninguna razón intrínseca por la que la flota corporativa española deba ir a la zaga de sus vecinos europeos. En 2017, cuando se inició la transición hacia la electrificación, el parque empresarial español se encontraba en un nivel de vehículos eléctricos similar al de Alemania y el Reino Unido, pero los tres países estaban por detrás de Francia, que había tomado la delantera. Sin embargo, la priorización en el gobierno y las políticas clave han llevado al Reino Unido y a Alemania a tomar ventaja sobre España e incluso a superar a Francia. La capacidad de los países para electrificar sus flotas corporativas depende, por tanto, de la existencia de políticas sólidas destinadas a abordar los principales obstáculos a la electrificación. La siguiente sección explora las barreras más relevantes para la electrificación de los coches corporativos en el mercado español.

¹⁵ Cálculos del autor basados en Dataforce (2022)

4. Barreras a la electrificación de la flota corporativa española

Las economías de escala y los avances en la tecnología de las baterías están generando un bucle de retroalimentación positiva por el que los BEV más baratos inducen una fuerte demanda de los consumidores y el aumento de la producción conduce a BEV más baratos. Si nos basamos en la evolución del mercado, está claro que el número de BEV crecerá de forma constante y sustituirá a los vehículos ICE en las próximas décadas. Sin embargo, sin apoyo político, la evolución del mercado no será suficiente para lograr la electrificación del parque móvil de las empresas con la rapidez necesaria para cumplir los objetivos climáticos del gobierno español, incluido el objetivo de 5 millones de EV para 2030.

Este desfase entre la ambición y la realidad queda patente en el "Índice de preparación para el EV" elaborado por Leaseplan (la tercera empresa de alquiler de vehículos más importante de Europa), en el que España ocupa el puesto 17 de 22 países europeos en cuanto a su preparación para iniciar la transición al EV¹⁶. Con esta baja clasificación, España contrasta con sus vecinos de Europa occidental, que encabezan el índice.

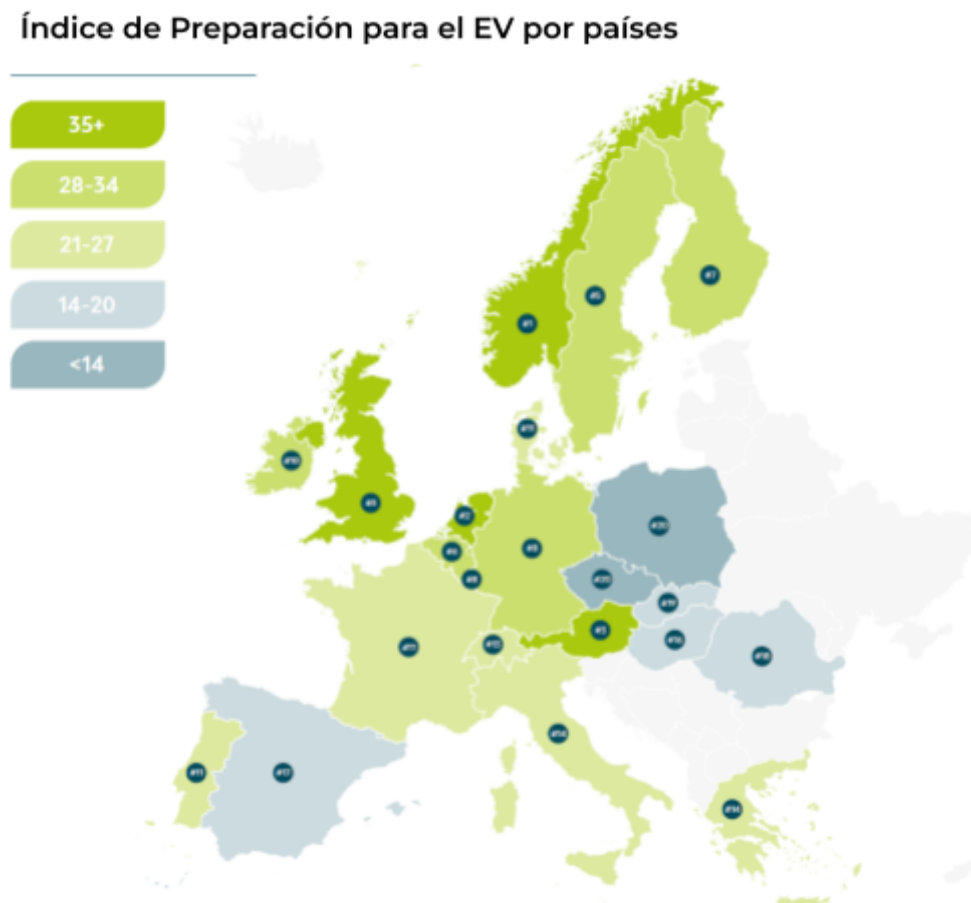


Figura 5: Clasificación de los países según el Índice de Preparación para el EV de Leaseplan 2022

¹⁶ Leaseplan (2022). EV Readiness Index 2022. Recuperado de: https://www.leaseplan.com/corporate/~/_media/Files/L/Leaseplan/documents/120422%20EV%20Readiness%20Index%20Release%202022%20-%20Report.pdf

Los malos resultados de España en el Índice de Preparación para el EV y en otros rankings internacionales¹⁷ son el resultado de muchos factores, incluidos los que son importantes para la electrificación generalizada de la flota corporativa: la baja tasa de adopción de BEVs en el segmento del leasing, el fuerte crecimiento de los PHEVs y la ausencia de impuestos verdes. La siguiente sección examina sucesivamente estos factores.

4.1 Las empresas de leasing en España son lentas en la adopción de BEV

El bajo nivel de adopción de BEV en la flota corporativa española es una media entre los distintos subsegmentos. De mayor a menor, la adopción del BEV es del 6,0 % en flotas reales, del 4,6 % en flotas de concesionarios y fabricantes, del 1,8 % en flotas de leasing y alquiler a largo plazo, y del 1,4 % en flotas de alquiler (Figura 6).¹⁸

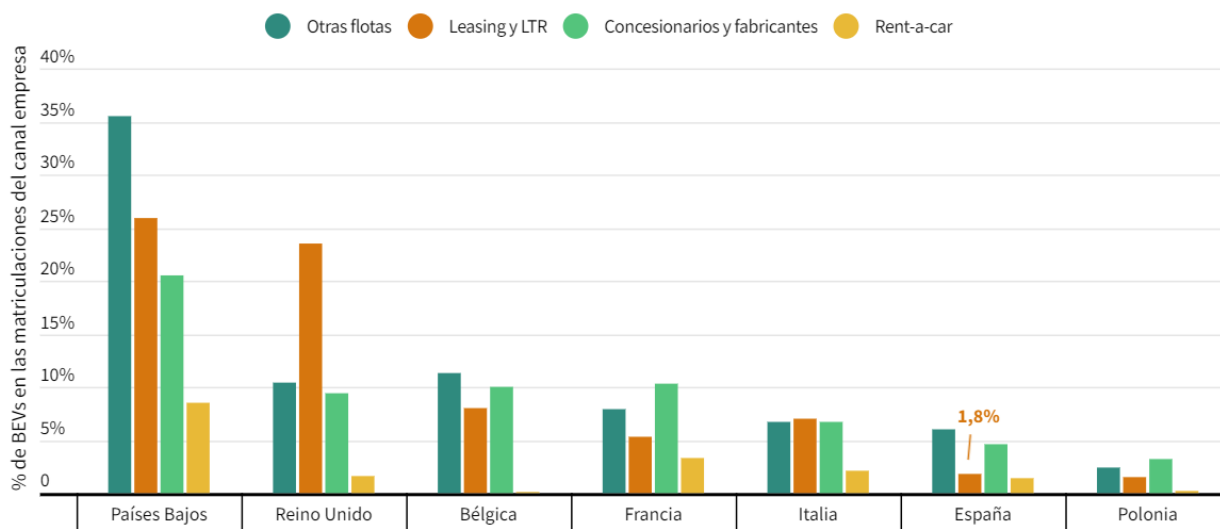


Figura 6: Uso de BEVs en las matriculaciones de empresas en los principales mercados automovilísticos europeos

Este bajo nivel de BEVs en las flotas de alquiler es típico de todos los países debido al desconocimiento de la situación de puntos de recarga entre los turistas, pero el bajo nivel de BEV en las flotas españolas de leasing y alquiler a largo plazo es muy atípico en comparación con los otros grandes mercados europeos de automóviles. En la mayoría de los demás países, el número de BEV en las flotas de leasing y alquiler a largo plazo está muy por encima de las flotas de alquiler y en el Reino Unido e Italia las flotas de leasing y alquiler a largo plazo tienen el nivel más alto de BEV de cualquiera de los segmentos corporativos. El bajo nivel de BEV entre las flotas de leasing y alquiler a largo plazo en España no es, por tanto, inevitable. Sin embargo, es un problema importante, sobre todo porque el leasing de vehículos sigue aumentando su popularidad tanto para los clientes privados como para los corporativos.

¹⁷ Véase, por ejemplo, el índice Rev de The Economist, en el que España ocupa el noveno lugar de 9 países.

¹⁸ Cálculos del autor basados en Dataforce (2022)

4.2 Los PHEV están desplazando a los BEV en el mercado de los eléctricos, pero son una falsa solución

Los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV), que funcionan con combustible fósil o con una batería cargada, componen la mayoría de los EV del parque empresarial español (69% en 2021). Esta evolución ha cambiado rápidamente con el tiempo, ya que los PHEV sólo superaban a los BEV en 2020, pero aumentaron sus ventas de forma espectacular al mismo tiempo que el crecimiento de las ventas de BEV se ralentizaba (Figura 7). Esta divergencia en las tasas de crecimiento sugiere que los PHEV están desplazando a los BEV en el mercado de los EV y explica el bajo crecimiento de los BEV en España en los últimos años (Figura 4).

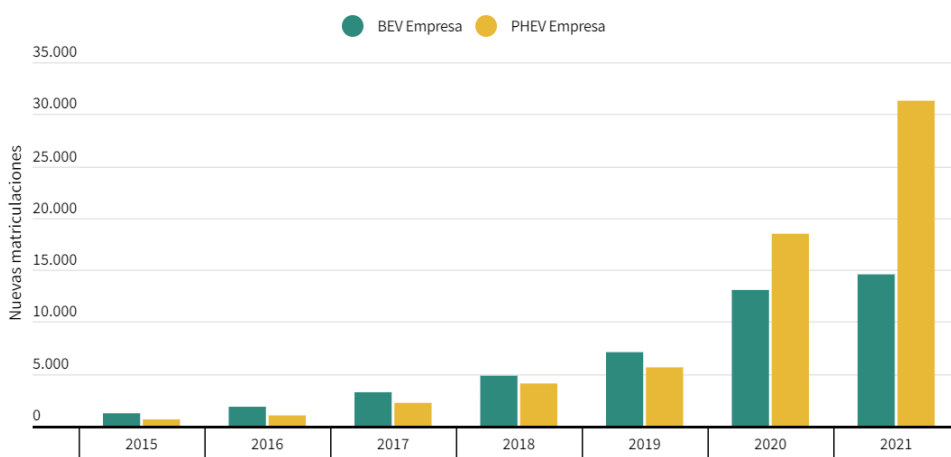


Figura 7: Nuevas matriculaciones de BEVs y PHEVs en las flotas corporativas españolas

Este dominio de los PHEV en el mercado de vehículos eléctricos para empresas en España no es típico en otros mercados europeos. La cuota de PHEV en el mercado de EV es mayor en España que en cualquiera de los principales mercados automovilísticos europeos y la tercera más alta - después de Grecia y Finlandia - si se consideran todos los países europeos (Figura 8)¹⁹.

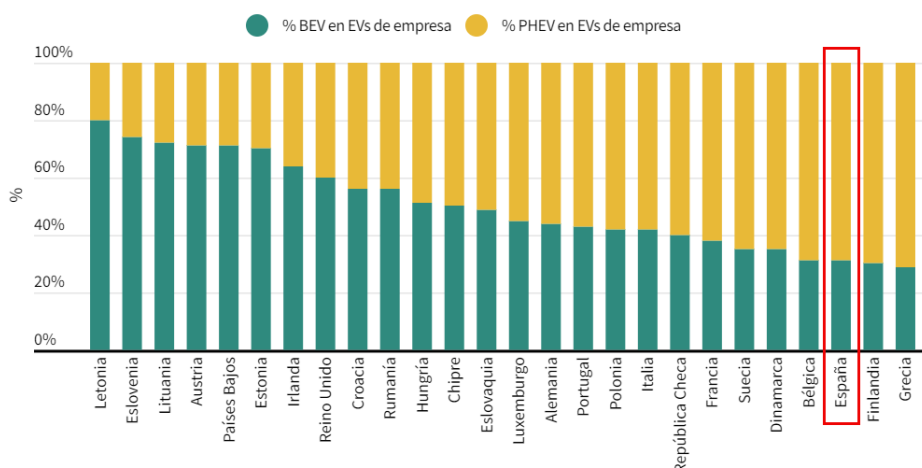


Figura 8: Consumo de BEV y PHEV en las matriculaciones de empresas por país

¹⁹ Ibidem.

Gran parte de la popularidad del PHEV en el canal corporativo está impulsada por la primera barrera, la flota de leasing y alquiler a largo plazo, donde la opción por el PHEV es particularmente alta (9,1%) y la del BEV es particularmente baja (1,8%) (Figura 9). Esta popularidad de los PHEV en la flota corporativa española no se extiende, sin embargo, a las matriculaciones privadas, donde el PHEV es sólo el 3,2%²⁰ Como resultado, más del 72% de las nuevas matriculaciones de PHEV en España van al canal corporativo²¹.

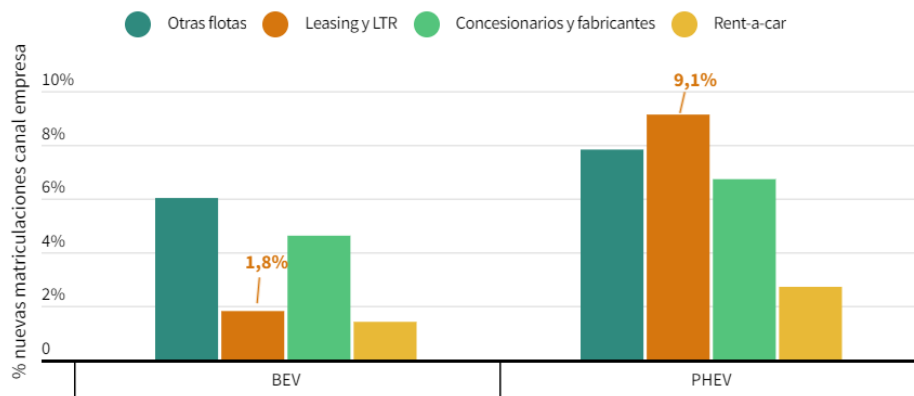


Figura 9: Tasa de BEV y PHEV en las matriculaciones de empresas por subsegmento

Pero aunque los PHEV han demostrado ser un coche corporativo muy demandado, sus emisiones reales ponen en tela de juicio su creciente uso y las políticas que los incentivan.

4.2.1 Las emisiones reales de los PHEV son aproximadamente cuatro veces superiores a las del ciclo de pruebas

Los PHEV se anuncian normalmente con emisiones de ciclo de prueba en el rango de 30-60 g de CO₂/km, pero el análisis del comportamiento de la carga y de las emisiones reales ha revelado que los coches corporativos PHEV tienen emisiones de CO₂ aproximadamente cinco veces más que las indicadas en el ciclo de prueba²². El resultado es que las emisiones de CO₂ reales de los PHEV, en particular los corporativos, son más altas que las de un coche convencional con motor de combustión interna.

Esta enorme diferencia entre las emisiones del ciclo de pruebas y las del mundo real se explica por varios factores que se han estudiado ampliamente en otros informes.

- En primer lugar, existe un problema de diseño fundamental de los PHEV en el que el pequeño motor eléctrico es ineficaz cuando se acelera a buen ritmo y el motor de combustión interna se activa. Muchos modelos también carecen de capacidad de carga rápida, lo que requiere largos tiempos de carga incluso para la batería más pequeña del PHEV.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² ICCT (2022)

- Un segundo factor que eleva las emisiones reales es el comportamiento de conducción, ya que las pruebas han demostrado que los PHEV se conducen con mayor aceleración y en viajes más largos antes de la carga que en las condiciones del ciclo de prueba. Este comportamiento de conducción es especialmente problemático para la flota corporativa, ya que los coches circulan más y se cargan menos.
- En tercer lugar, los PHEV suelen ser vehículos más grandes y pesados que los coches de combustión interna, sobre todo en las empresas, donde los coches de lujo y los SUV son los modelos PHEV más utilizados.
- En cuarto lugar, todos los vehículos con motor de combustión interna -incluidos los PHEV- siguen mostrando una brecha entre el ciclo de pruebas y el rendimiento real a pesar de las mejoras en los procedimientos de prueba. En conjunto, estos factores dan lugar a un perfil de emisiones que se asemeja más al de un típico vehículo de combustión interna que al de un vehículo de cero emisiones.

Aunque las prácticas adecuadas, como la carga diaria en el lugar de trabajo, pueden mitigar estos factores, los ejemplos han revelado que, incluso con la carga diaria, las emisiones reales de la flota corporativa seguirían siendo el doble en comparación con los valores del WLTP, debido al alto kilometraje y a la duración media de los viajes de esos vehículos²³.

4.2.2 Las políticas españolas incentivan los PHEV

En España, los PHEV se incentivan a través de dos políticas principales: la subvención a la compra y la reducción de impuestos a los salarios en especie.

Las subvenciones a la compra en España difieren en función de si la matriculación es privada o corporativa y, si es corporativa, del tamaño de la empresa. Sólo están disponibles para los vehículos con un precio de compra inferior a 45.000 euros. Para las pequeñas y medianas empresas la subvención a los PHEV (coches con una autonomía eléctrica de 30-90 km) es de 1.700 euros y de 1.600 euros para las grandes empresas²⁴. Estas subvenciones son relativamente elevadas en comparación con otros grandes mercados automovilísticos europeos y en comparación con la subvención a la compra de BEV, que es de 2.900 y 2.200 euros respectivamente²⁵. En el Reino Unido y Francia, las ayudas a los PHEV se han eliminado por completo (pero sigue existiendo una subvención a la compra de BEV) y en Polonia nunca se aplicó una subvención a la compra de PHEV (sí existe para los BEV). Por tanto, el hecho de que España siga subvencionando la compra de PHEV entra en conflicto con las últimas pruebas sobre sus emisiones reales, así como con el enfoque político adoptado por otros mercados automovilísticos europeos.

²³ Institut für angewandte Ökologie, Transport & Environment, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg. (2020). Coches eléctricos híbridos enchufables: Desarrollo del mercado, análisis técnico y escenarios de emisiones de CO₂ para Alemania. Recuperado de: <https://www.oeko.de/uploads/oeko/oekodoc/PHEV-Report-Market-Technology-CO2.pdf>

²⁴ Gobierno de España (2021). Programa MOEVS III. Recuperado de: <https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y-EVhiculos/programa-moEVs-iii>

²⁵ Ibidem.

El enfoque español de la fiscalidad al salario en especie es aún más ventajoso para los PHEV. Mientras que los coches de empresa suelen tributar en España a un tipo del 20% del valor del coche, tanto para los PHEV como para los BEV hay una reducción del 30%, lo que sitúa el tipo impositivo del salario en especie en el 14%. Esta igualdad de impuestos para los PHEV y los BEV contrasta con el enfoque utilizado en otros mercados automovilísticos importantes, como el Reino Unido, Alemania o Francia, donde la reducción del impuesto sobre los salarios en especie para los BEV es al menos el doble que la tasa para los PHEV.

De estas políticas se desprende que las ayudas a los PHEV podrían emplearse mucho mejor en medidas alternativas para reducir las emisiones de los automóviles. El mismo nivel de apoyo, si se hubiera dirigido a las nuevas matriculaciones de BEV de empresa, podría haber apoyado a los vehículos de emisiones cero.

4.3 España no está utilizando la fiscalidad verde

Los impuestos verdes -los que gravan las actividades perjudiciales para el medio ambiente- son un poderoso incentivo para el cambio de comportamiento y son una de las principales herramientas que los gobiernos pueden utilizar para alcanzar los objetivos medioambientales. También pueden recaudar importantes fondos para los gobiernos y garantizar que los que más contaminen paguen por los daños que causan.

El uso de los impuestos verdes en todos los sectores y países ha aumentado a medida que se ha hecho evidente el impacto positivo de estas políticas²⁶. España, sin embargo, está dejando pasar la oportunidad. Como concluyó recientemente el FMI en el informe sobre España: "A pesar de los múltiples impuestos, la recaudación de impuestos medioambientales como parte de los ingresos totales (5 por ciento) y como parte del PIB (1,8 por ciento), y el tipo impositivo implícito sobre la energía, son relativamente bajos en comparación con otros países europeos"²⁷.

Quizás el ejemplo más claro de este fracaso del gobierno español a la hora de utilizar el potencial de la fiscalidad verde se encuentra en el transporte por carretera, un sector en el que las emisiones siguen aumentando en España mientras se producen reducciones en otros lugares. En la comparación del FMI sobre los ingresos fiscales del transporte por carretera, España ocupa el puesto 29 de 29 países en cuanto a los ingresos fiscales recaudados como porcentaje del PIB (algo menos del 1%)²⁸. Eso también es cierto en cuanto a la presión fiscal a los vehículos. La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles sitúa a España en el puesto 13 de los 13 mayores mercados de la UE por ingresos fiscales anuales por vehículo de motor (una media de 1,068 euros)²⁹

²⁶ IEEP (2021). La fiscalidad verde y otros instrumentos económicos. Comisión Europea. Recuperado de: https://ec.europa.eu/environment/news/environmental-pollution-new-study-finds-polluters-do-not-pay-damage-they-cause-2021-11-12_en

²⁷ FMI(2022). España: Selected Issues. IMF Country Reports 22/046, pp 28. Recuperado de: <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2022/02/15/Spain-Selected-Issues-513181>

²⁸ Ibidem, pp 40

²⁹ ACEA (2021). Mapa interactivo: Ingresos fiscales por vehículo de motor en los principales mercados de la UE. Recuperado de: <https://www.acea.auto/figure/tax-per-motor-EVhicle-major-eu-markets/>

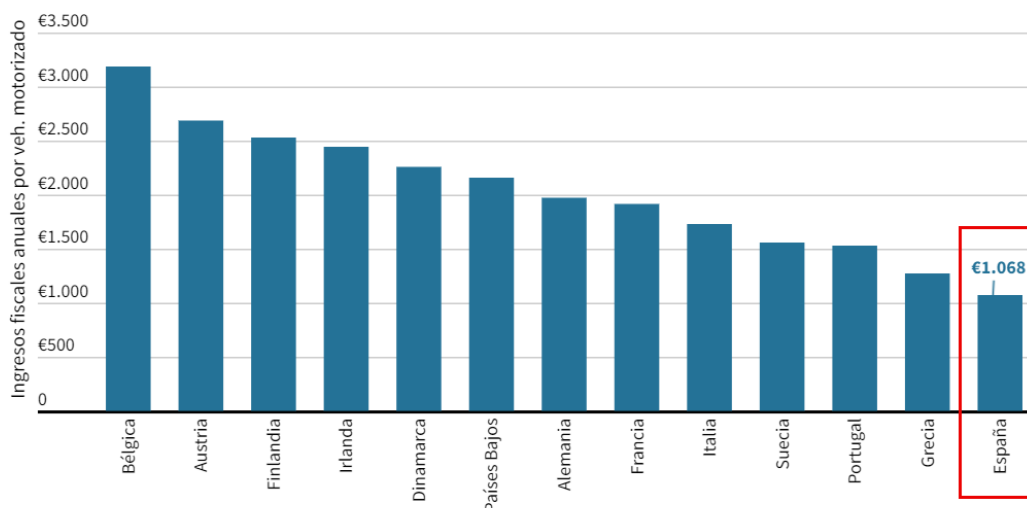


Figura 10: Ingresos fiscales por vehículo de motor en los principales mercados de la UE

Estos resultados indican no sólo que España no ha aprovechado la oportunidad de la fiscalidad verde en el transporte, sino también que queda un enorme potencial por delante. Los coches de empresa son un área especialmente prometedora debido a la capacidad de pago y a la importancia de los incentivos fiscales en la planificación y las compras de las empresas.

4.3.1 Las ventajas fiscales para los coches de empresa no están condicionadas por el medio ambiente

Matricular un coche como gasto corporativo supone un importante ahorro debido a las ventajas fiscales. Cuando un coche se contabiliza como gasto corporativo se considera un activo de capital y, por lo tanto, su depreciación puede deducirse como coste de capital y reducir el impuesto de sociedades sobre los beneficios empresariales. Con un tipo del impuesto de sociedades del 25% en España, esta amortización supone un ahorro fiscal de 5.000 euros en un coche de 30.000 euros. La depreciación (y el ahorro fiscal asociado) suele repartirse a lo largo de un periodo de seis a doce años.³⁰

Un segundo ahorro fiscal importante se produce al considerar un coche como gasto de empresa: la deducción del IVA. En España se puede deducir la totalidad del pago del IVA de los coches corporativos que se utilizan exclusivamente para fines empresariales y se puede deducir la mitad del pago del IVA si también se utiliza de forma privada. Con un tipo de IVA del 21% en España, esta deducción del IVA supone un ahorro fiscal directo de 4.200 euros.³¹

Para reducir el impacto medioambiental de los vehículos de empresa, España podría excluir los vehículos ICE de las ventajas fiscales de las flotas corporativas. Este es precisamente el planteamiento que ha adoptado recientemente Bélgica con respecto a la amortización. En mayo de 2021, el Gobierno belga

³⁰ ACEA (2021). Guía Fiscal ACEA 2021. Recuperado de: <https://www.acea.auto/publication/acea-tax-guide-2021/>

³¹ Cálculos del autor

anunció que, a partir de 2026, sólo los vehículos de cero emisiones podrán beneficiarse de las amortizaciones. Para los vehículos con motor de combustión matriculados entre el 1 de julio de 2023 y el 31 de diciembre de 2025, esa norma se aplicará de forma progresiva: el 75% del coste del vehículo seguirá siendo deducible en 2025, el 50% en 2026, el 25% en 2027 y el 0% a partir de 2028. Esta eliminación gradual se aplica a todos los coches con motor de combustión, incluidos los PHEV. Las amortizaciones de los BEV también se reducirán, pero en menor medida, deteniéndose en el 67,5% en 2031³². En Francia se utiliza un enfoque ligeramente diferente, donde el porcentaje de depreciación depende de la posición del coche en cuatro bandas de emisiones (0-20 g CO₂/km, 21-50 g CO₂/km, 50-160 g CO₂/km, 160+ g CO₂/km).³³ Austria, Portugal (para uso empresarial), Noruega y Eslovenia, en cambio, se han dirigido a las deducciones del IVA, aplicando este beneficio impositivo sólo a los vehículos de cero emisiones³⁴. España podría seguir un enfoque similar e incluso ampliar esta política al mercado de segunda mano para conseguir un incentivo aún más amplio que repercuta en los valores de reventa.

Sea cual sea el sistema, está claro que las ventajas fiscales de España para los coches no sólo dan lugar a más coches (y a las consecuencias económicas, sociales y medioambientales asociadas), sino que no hay incentivos de cero emisiones para estos vehículos.

4.3.2 No hay diferenciación entre BEV y PHEV en los impuestos a los salarios en especie

Aunque es el propietario de una matrícula de empresa el que se beneficia de las deducciones del IVA y de las amortizaciones, también existen importantes beneficios para los usuarios de esos coches. En lugar de gravarlos como ingresos directos, en España el valor del coche se grava como salario en especie (SeE) a un tipo general del 20%. Este tipo se reduce en un 15% para los vehículos Euro 6 (al 17%), en un 20% para los híbridos suaves/GPL/GNC (al 16%) y en un 30% para los PHEV y BEV (al 14%).

Estos tipos impositivos a las retribuciones en especie contrastan drásticamente con las políticas de impuestos sobre los coches de los demás países europeos (Figura 11), por ejemplo en el Reino Unido, donde el tipo de SeE aumenta con las emisiones desde el 2% para los BEV hasta el 37% los coches de más de 160 g de CO₂/km, o en Austria, donde el tipo de SeE es del 0% para los BEV, del 18% para los vehículos de bajas emisiones (1-135 g de CO₂/km) y del 24% para los vehículos de altas emisiones (>135 g de CO₂/km). España es uno de los pocos países que gravan los BEV y los PHEV con el mismo tipo, lo que explica el dominio de los PHEV en el mercado (Figuras 7 y 8).

Para incentivar la electrificación de los coches de empresa, especialmente para los empleados que eligen uno, la reforma de las retribuciones en especie ofrece un gran potencial no aprovechado.

³² ACEA (2021)

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

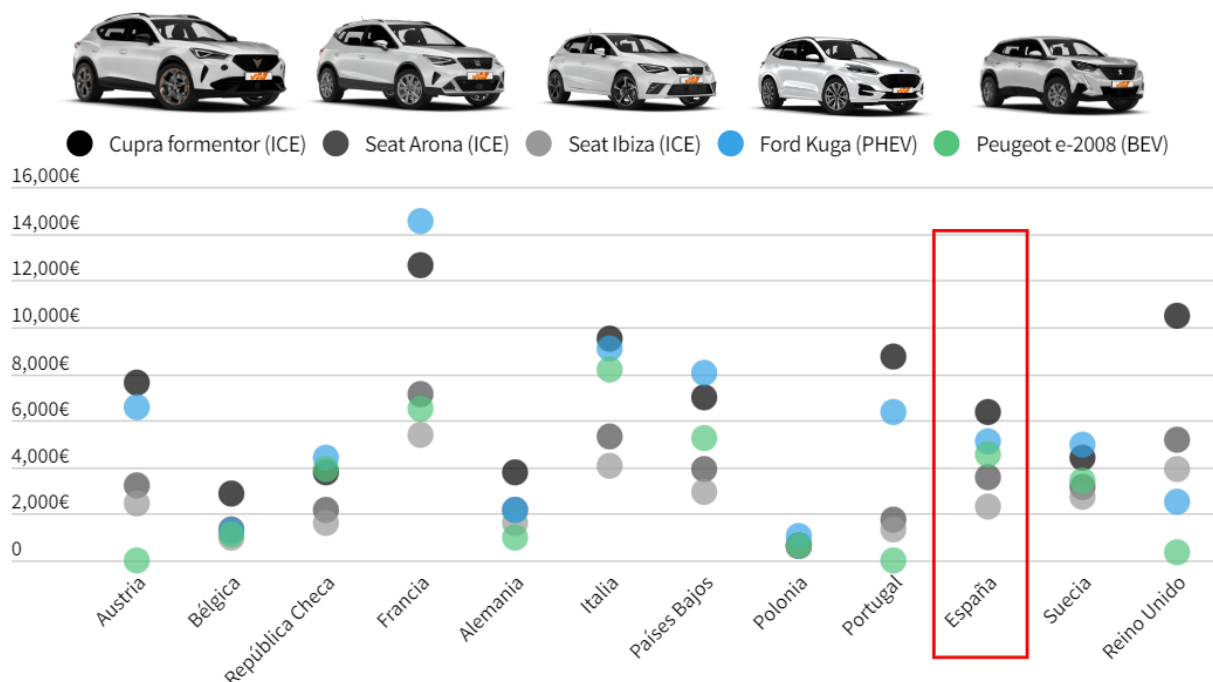


Figura 11: Impuestos al salario en especie en los doce principales mercados europeos de automóviles de empresa

Notas: Modelos seleccionados como vehículo corporativo común en cinco amplias categorías de emisiones. Los cinco modelos se fabrican en España. Países seleccionados como los doce principales mercados europeos de coches corporativos (Dataforce 2022).

Fuente: Cálculos de los autores basados en una recopilación de políticas gubernamentales.

4.3.3 El impuesto de matriculación por emisiones está poco diferenciado

España, al igual que la mayoría de los países europeos, aplica un impuesto de matriculación a la compra de vehículos nuevos que aumenta progresivamente en función de las emisiones del vehículo. El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) se recauda como parte del precio del vehículo y aumenta en función de cuatro bandas de emisiones (Figura 12). Estos tipos impositivos son un mínimo, y las comunidades autónomas pueden aumentar el tipo, aunque sólo algunas han utilizado esa opción y de forma limitada. Además, como sólo hay cuatro bandas y se recauda a un nivel elevado, sólo el 1,1% de las nuevas matriculaciones se sitúan en la cuarta banda de emisiones y el 5,9% en la tercera³⁵, lo que supone un incentivo muy escaso para los vehículos de bajas y cero emisiones.

³⁵ Cálculos de los autores basados en Dataforce (2022)

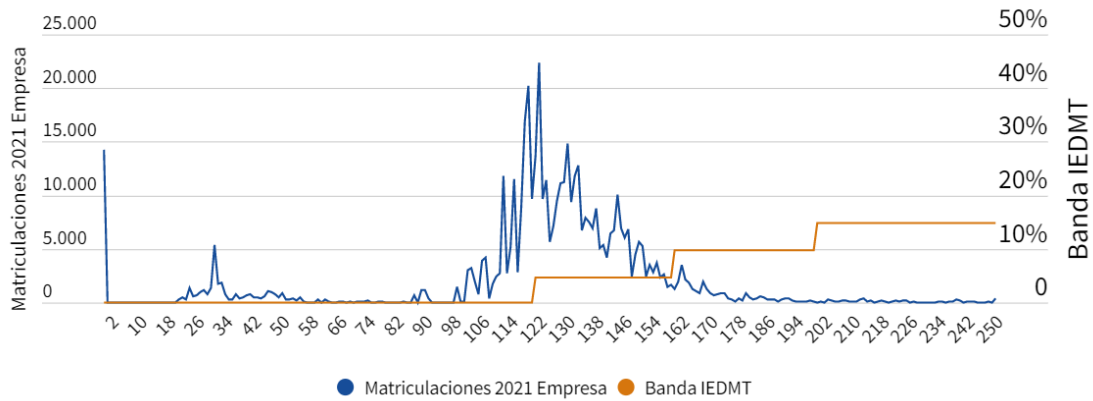


Figura 12: Distribución de las nuevas matriculaciones de empresas y banda impositiva

Para conseguir un impacto significativo, estos umbrales deben aplicarse a un tipo más bajo, en mayor número y con una mayor carga. En comparación con otros países europeos, la presión fiscal en ese espacio es bastante baja (Figura 13). El cálculo de la carga fiscal de los coches típicos fabricados y vendidos en España en cinco grandes categorías de emisiones revela que sólo hay una pequeña ventaja fiscal por los impuestos de adquisición y de propiedad en España.

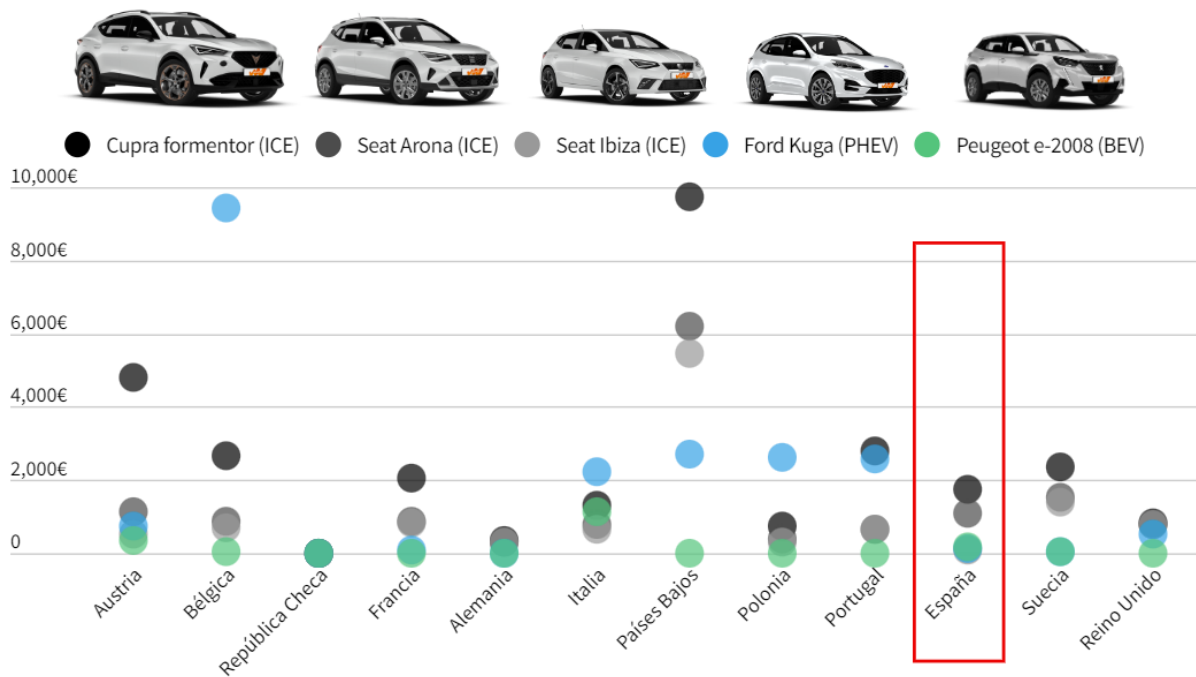


Figura 13: Carga fiscal de cuatro años de los impuestos de adquisición y propiedad en los doce principales mercados europeos de automóviles de empresa

Notes: Vehicle models selected as a common corporate car in five broad emission categories. All five car models are manufactured in Spain. Countries selected as the top twelve European corporate car markets (Dataforce 2022).

Source: Authors' calculations based on a compilation of government policies.

4.4 Infraestructura de recarga

Otra barrera para la electrificación de las empresas en España es el lento despliegue de la red nacional de recarga. Esto se ve agravado por la distribución de la población con largas distancias entre las grandes áreas urbanas. Mientras que la mayoría de los cargadores de alta velocidad están desplegados en estas grandes áreas urbanas, muchos conductores de vehículos corporativos tendrán que realizar viajes interurbanos. La falta de cargadores de alta velocidad, sobre todo en las zonas más rurales y a lo largo de los corredores de transporte, representa por tanto una barrera para la adopción de los BEV, ya que algunos viajes se vuelven inviables. España está a la cola de los países europeos, sólo por encima de Grecia y Luxemburgo, en el número de cargadores de alta velocidad por cada 100 km de carretera³⁶.

Para solucionar este problema, el gobierno debería centrarse en mejorar la infraestructura de carga de alta velocidad (al menos 50 kW DC) dentro de los municipios menos poblados, donde la demanda actual hace que no sea atractivo para el sector privado invertir. Esto puede lograrse mediante la financiación gubernamental de los costes de capital y un procedimiento de licitación para la explotación de los puntos de carga. Esta iniciativa se suma al Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR) a nivel de la UE, que tiene como objetivo el despliegue de cargadores a lo largo de los principales corredores de transporte. Garantizar al menos un punto de recarga en los 2.260 municipios en los que la población supera los 2.000 habitantes (con un mayor número de puntos de recarga para los municipios más grandes) cubriría parcialmente la potencia de recarga restante requerida para ser desplegada por AFIR, ayudaría a una transición más rápida a los vehículos eléctricos fuera de las grandes áreas urbanas, y crearía un ecosistema de recarga más amigable en el país.

³⁶ Leaseplan (2022)

5. Resultado de los modelos de posibles reformas fiscales

La posibilidad de amortizar el vehículo para pagar menos impuestos de sociedades, la deducción del IVA de los costes del coche, la oferta de vehículos de empresa que tributan menos que los ingresos a través de la retribución en especie y el impuesto de matriculación son cuatro instrumentos fiscales clave que influyen en la compra y el uso de los coches de empresa. El siguiente análisis revela qué efectos podría tener una orientación ecológica ambiciosa de estos instrumentos fiscales sobre las matriculaciones de BEV, la reducción de emisiones y los ingresos fiscales en España. Los escenarios se describen en la Cuadro 1.

Cuadro 1: Resumen de los supuestos centrales de las reformas fiscales modeladas

Herramienta política	Escenario de referencia	Escenario del modelo de política fiscal de la flota corporativa
Amortizaciones	Política actual de amortización del 100% del coste del vehículo en un periodo de cinco años	Para las nuevas matriculaciones de motores de combustión: <ul style="list-style-type: none"> ● 2023: 80% ● 2024: 60% ● 2025: 40% ● 2026: 20% ● 2027: 0%
Deducciones del IVA	Política actual para las nuevas matriculaciones de motores de combustión: <ul style="list-style-type: none"> ● Deducción del 100% para los coches utilizados exclusivamente para los negocios ● Deducción del 50% para los coches de uso parcialmente privado 	Para las nuevas matriculaciones de motores de combustión utilizados exclusivamente para fines empresariales o parcialmente para fines privados: <ul style="list-style-type: none"> ● 2023: 80% / 40% ● 2024: 60% / 30% ● 2025: 40% / 20% ● 2026: 20% / 10% ● 2027: 0% / 0%
Fiscalidad de los salarios en especie	Política actual de: <ul style="list-style-type: none"> ● Automóviles ICE: 20%. ● Euro 6 (<25.000€): 17%. ● Híbrido suave/GNC/GNL (<35.000€): 16%. ● PHEV/BEV: 14% 	Propuesta de reforma (2024): <ul style="list-style-type: none"> ● ICE, incluidos Euro 6, híbrido suave/GNC/GNL: 20%. ● PHEV, BEV (>40.000€): 14% ● BEV (<40.000€): 10%.
Impuestos sobre la compra	Política actual de: <ul style="list-style-type: none"> ● 0-120 g CO2/km: 0% ● 121-159 g CO2/km: 4,75% ● 160-199 g CO2/km: 9,75% ● 200+ CO2/km: 14,75% 	Propuesta de reforma: <ul style="list-style-type: none"> ● 0 g CO2/km: 0% ● 1-25 g CO2/km: 2,75%. ● 25-50 g CO2/km: 4,75%. ● 50-80 g CO2/km: 6,75%. ● 80-100 g CO2/km: 8,75%. ● 100-120 g CO2/km: 10,75%.

		<ul style="list-style-type: none"> ● 120-140 g CO₂/km: 14,75%. ● 140-160 g CO₂/km: 16,75%. ● 160-180 g CO₂/km: 18,75% ● 180-200 g CO₂/km: 20,75%. ● +200 g de CO₂/km: 22,75%. ● 140-160 g CO₂/km: 16,75% ● 160-180 g CO₂/km: 18,75% ● 180-200 g CO₂/km: 20,75% ● 200+ g CO₂/km: 22,75%
--	--	--

Para demostrar los efectos de los instrumentos fiscales sobre las flotas comerciales, T&E encargó a la consultora Revnext la creación de un modelo de coste total de propiedad que se amplió para incluir las herramientas políticas. El modelo de política fiscal para flotas comerciales resultante muestra los efectos ecológicos y fiscales de una reforma de los instrumentos de política fiscal que son fundamentales para los vehículos de empresa.

El ámbito de aplicación abarca el resto de flotas, que en la actualidad suman 1,08 millones de vehículos, es decir, el 82% de todos los coches de empresa. Es decir, las flotas de los fabricantes y concesionarios de automóviles, así como las de empresas de alquiler de vehículos a corto plazo, no se tienen en cuenta en el modelo, ya que la composición del mercado de vehículos de empresa en estas categorías difiere mucho de la del resto de flotas (tiempo de retención, costes totales de funcionamiento, kilometraje). Además, la proporción de coches de empresa de uso privado en las flotas de los fabricantes y concesionarios de automóviles, así como de las empresas de alquiler de coches, es significativamente menor. Los escenarios mostrados apenas tienen efecto directivo en este ámbito y, en cambio, son mayores en el ámbito de la flota real, por lo que la demostración se limita a este mercado de vehículos.

El modelo tiene en cuenta tanto la decisión de compra de las empresas en función de su coste total de propiedad como la decisión sobre el tipo de conducción de los vehículos de empresa clásicos por parte de los empleados que quieren mantener sus costes por su uso privado lo más bajos posible a través del SeE. La consideración de los incentivos financieros de los modelos BEV, PHEV y de motor de combustión se aplica a los segmentos de vehículos A-E (pequeños compactos - coches ejecutivos) a nivel nacional. Los resultados se calibran con una curva en S que relaciona los beneficios financieros con las ventas de vehículos de 2018 a 2021 y prevé las ventas hasta 2030. Los resultados del modelo se comparan con la evolución si no hay reforma de los instrumentos fiscales. Se adjunta una descripción detallada del modelo de política fiscal para flotas de vehículos.

5.1. Resultados de las reformas de políticas combinadas

En comparación con las políticas actuales y las anunciadas, las cuatro reformas de las políticas darán como resultado un 9% más de BEV en 2024, un 33 % más de BEV en 2028 (el valor máximo) y un 20 % en 2030 (Figura 14).

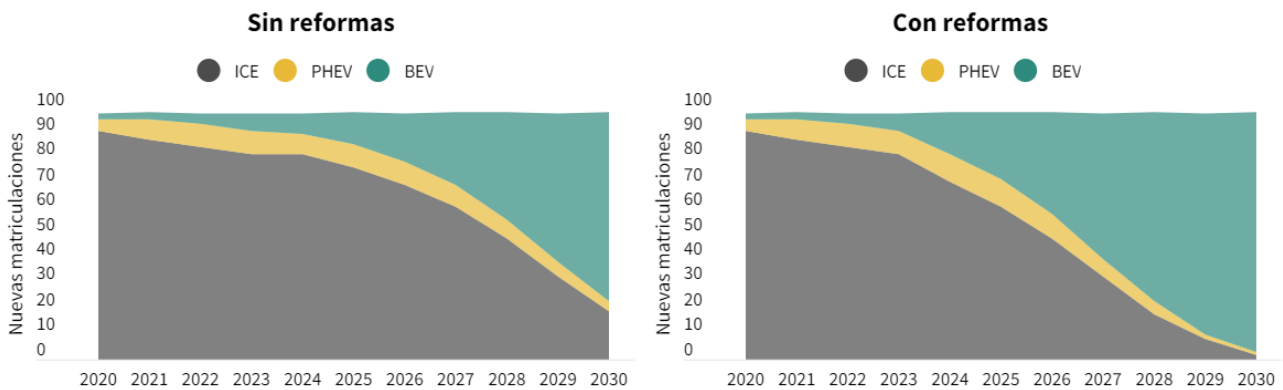


Figura 14: Composición de las nuevas matriculaciones de vehículos de empresa por tren motriz sin reforma (izquierda) y con las reformas de las políticas combinadas (derecha)

Entre 2024 y 2030, esta reforma generará un total de 410.000 BEV más, lo que equivale a un aumento del 62 % (Figura 15). El impacto máximo de estas políticas es de 87.000 BEV más en 2028.

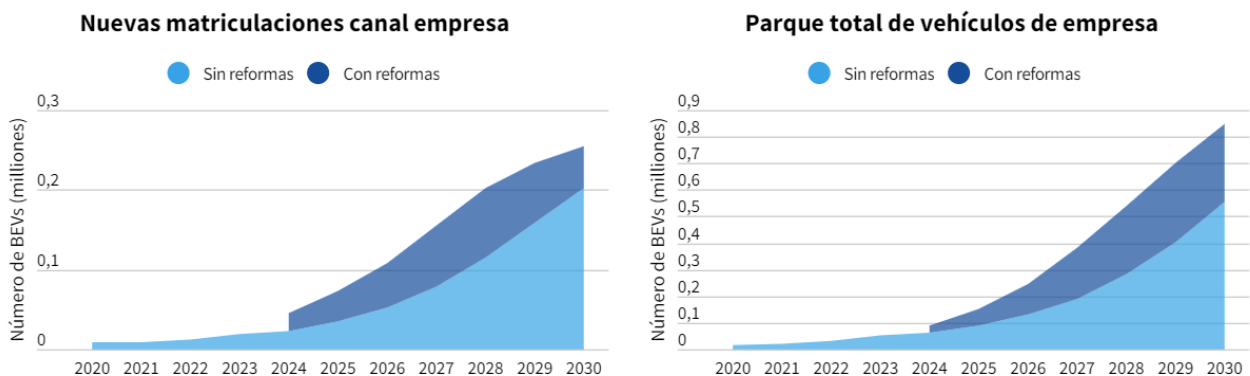


Figura 15: Número de BEV en los vehículos de empresa de nueva matriculación (izquierda) y en el parque total (derecha) sin reforma y con las reformas de políticas combinadas

El aumento de la proporción de vehículos BEV entre las nuevas matriculaciones de vehículos de empresa lleva a una reducción de 4,0 millones de toneladas de CO₂ en las emisiones del total del parque móvil en comparación con la evolución si no se lleva a cabo ninguna reforma (Figura 16). A lo largo de la vida útil de estos vehículos, el ahorro crece hasta los 15,2 millones de toneladas. Todos los cálculos, incluidos los de los PHEV, se basan en las emisiones reales de los vehículos.

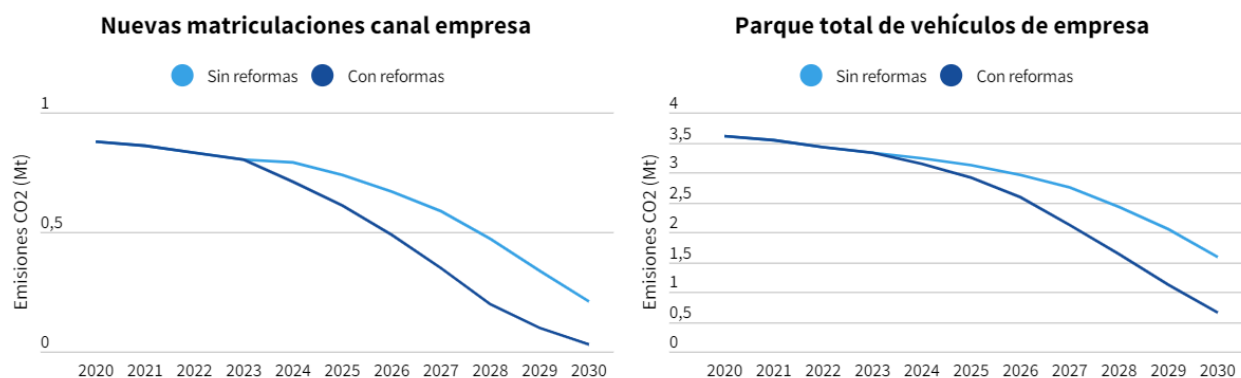


Figura 16: Emisiones de CO2 de las nuevas matriculaciones (izquierda) y del parque automovilístico existente (derecha) sin reforma y con las reformas combinadas

Además de reducir las emisiones de CO2, la electrificación de la flota corporativa tiene un importante beneficio al reducir el consumo de petróleo. Este beneficio ha vuelto a ser objeto de atención recientemente, ya que la invasión de Ucrania por parte de Rusia ha hecho que los países se planteen formas de reducir la demanda de petróleo y dejar de financiar a Rusia mediante el pago de petróleo importado. El modelo muestra que el aumento de la proporción de BEV entre las nuevas matriculaciones de vehículos de empresa lleva a una reducción del consumo de petróleo en la flota real de 1,3 millones de toneladas equivalentes de petróleo en comparación con la evolución si no se lleva a cabo ninguna reforma (Figura 17).

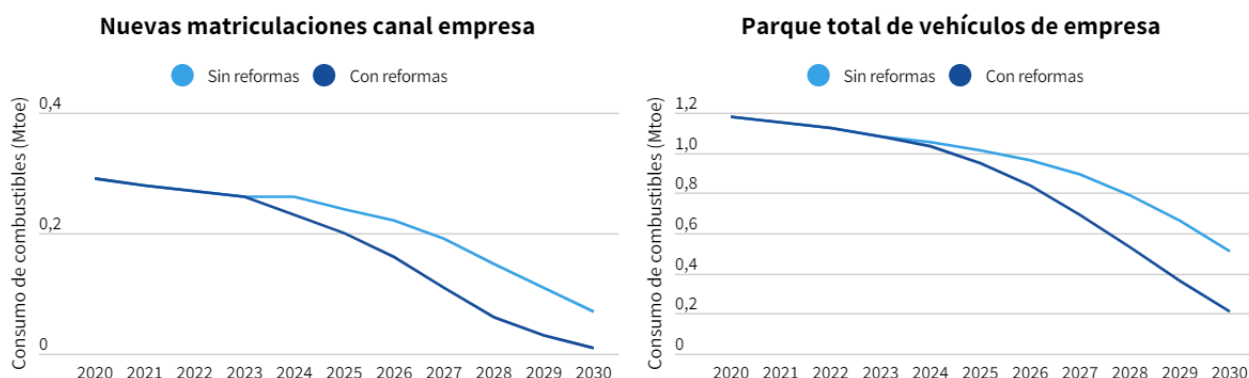


Figura 17: Consumo de combustible de las nuevas matriculaciones (izquierda) y de la flota existente (derecha) sin reforma y con las reformas combinadas

Las reformas de políticas combinadas conducen a un aumento de los ingresos públicos, mientras que sin la reforma éstos caen a un ritmo casi constante de 2024 a 2030. Durante ese periodo, la reforma daría lugar a unos ingresos fiscales adicionales de 3.700 millones de euros (Figura 18a). A partir de 2030, sin embargo, los ingresos de las reformas combinadas caen por debajo de la situación sin reformas a medida que aumenta el número de BEV, lo que indica que es necesaria una visión más a largo plazo de la fiscalidad del transporte por carretera en la década de 2030 y más allá.

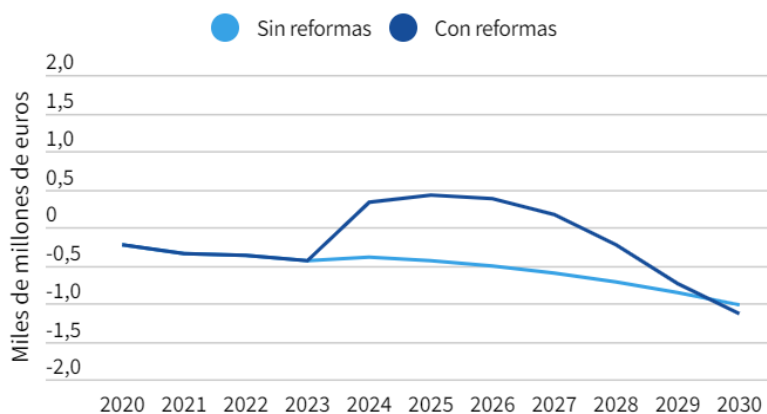


Figura 18a: Ingresos fiscales de los coches de empresa sin reforma y con las reformas combinadas

El aumento de los ingresos en el marco de las reformas combinadas procede de la supresión de las amortizaciones y de la deducción del IVA para los vehículos de combustión, así como del aumento del IEDMT. Estos ingresos se reducen a medida que el parque móvil se electrifica, al igual que los ingresos procedentes de los impuestos sobre el combustible. La reforma del salario en especie, al reducir el tipo impositivo para los BEV, supone una pérdida de ingresos públicos (Figura 18b). Sin embargo, esta reducción de los ingresos fiscales procedentes de los BEV adicionales se ve compensada con creces por la reducción de la desgravación por depreciación de los motores de combustión (Figura 18a).

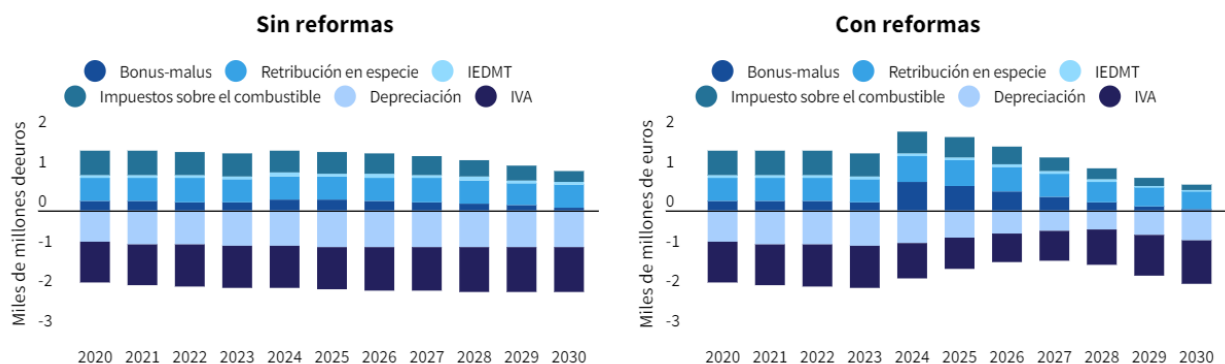


Figura 18b: Ingresos fiscales para los coches de empresa sin reforma y con las reformas combinadas

5.2. Resumen de los efectos: Reducción del uso de combustible y de las emisiones de CO2 sin una pérdida fiscal

Si se mantiene la normativa actual, las matriculaciones de BEV aumentarán en comparación con las actuales y el consumo de combustible y las emisiones de CO2 disminuirán en consecuencia. Sin embargo, una reforma de la fiscalidad de los vehículos de empresa aceleraría significativamente este proceso y amplificaría los efectos. Los cuatro escenarios de reforma fiscal son bastante similares en cuanto a la magnitud de sus efectos, siendo los mayores los del escenario de eliminación de la amortización, especialmente en lo que respecta al ahorro fiscal (Tabla 2). Esto se debe sobre todo al hecho de que el

beneficio de las amortizaciones puede alcanzar un nivel elevado (por ejemplo, el impuesto de sociedades al 25% es más alto que el IVA al 21% y este último sólo es parcialmente deducible).

Tabla 2 : Resumen de los efectos para el resto de vehículos corporativos en el periodo 2024-2030³⁷

Herramientas políticas	Cuota BEV 2030	Cambio en número de BEVs	Cambio en emisiones CO2 (Tm)	Cambio uso combustible (Tmep)	Variación saldo presupuesto (millardos €)
Sin reforma	76%	663.000	18,1	5,9	-4,6
Eliminación progresiva de amortizaciones a ICE y PHEV	87% (+11 p.p.)	156.000 (+24%)	-1,3 (-7%)	-0,4 (-7%)	2,4 (+52%)
Eliminación progresiva de deducciones del IVA a ICE y PHEV	84% (+8 p.p.)	108.000 (+16%)	-0,9 (-5%)	-0,3 (-5%)	2,4 (+53%)
Reducción del salario en especie para el BEV	82% (+6 p.p.)	126.000 (+19%)	-1,2 (-7%)	-0,4 (-7%)	-0,7 (-15%)
Incremento del IEDMT	83% (+7 p.p.)	104.000 (+16%)	-1,1 (-6%)	-0,4 (-6%)	1,8 (+40%)
Ref. políticas combinadas ³⁸	96% (+20 p.p.)	410.000 (+62%)	4,0 (-22%)	1,3 (-22%)	3,7 (+81%)

Los efectos son especialmente amplios si la reforma de las medidas se lleva a cabo en paralelo (como en las figuras 14-18), ya que la reducción de los salarios en especie tiene un efecto positivo en la preferencia de los empleados por los coches BEV de empresa, mientras que la eliminación de las amortizaciones y las deducciones del IVA para los coches de combustión y el aumento del IEDMT afectan a la demanda de BEV por parte de las empresas.

En combinación, la aplicación de las cuatro reformas conducirá a la matriculación de 1,1 millones de nuevos BEV en las demás flotas entre 2024 y 2030, siendo el 38% de ellos atribuibles a la reforma de las políticas (Tabla 2). Este resultado podría alcanzarse al tiempo que se mejora el equilibrio fiscal en 3.700 millones de euros y se reduce significativamente el consumo de petróleo y las emisiones. La reducción

³⁷ Todos los cambios del cuadro general son acumulativos para el periodo 2022-2030. El cambio absoluto y relativo se da en comparación con la evolución si se mantiene la normativa vigente.

³⁸ Los efectos de la aplicación conjunta no se corresponden con la suma de los efectos individuales, porque los efectos pueden debilitarse o reforzarse mutuamente mediante una combinación de incentivos financieros.

del consumo de petróleo de 1,3 Tmep a lo largo del periodo, de los cuales 0,3 Tmep se producen en 2030, supone aproximadamente un tercio de las importaciones anuales españolas de crudo procedentes de Rusia³⁹.

Los escenarios ideados representan los efectos para el resto de flotas (1,08 millones de coches de empresa), por lo que no se incluyen todos los vehículos comerciales en el cálculo. Por tanto, los efectos serían aún mayores para todo el mercado de vehículos comerciales.

Otras políticas, por ejemplo, el aumento del impuesto sobre vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) de matriculación anual o la utilización del valor neto del coche (incluyendo el IEDMT y las subvenciones a la compra) en lugar del valor bruto del coche en el salario en especie no se incluyen aquí, pero aumentarían aún más el número de BEV y reducirían el consumo de petróleo y las emisiones de CO₂.

Dado que los coches de empresa suelen mantenerse durante un periodo de cuatro años antes de pasar al mercado de segunda mano, las reducciones de CO₂ a lo largo de su vida útil son mucho mayores que las reducciones del parque móvil de la empresa. Utilizando una vida útil de 15 años y un uso privado medio, los 410.000 BEV adicionales ahorrarían un total de 15,2 millones de toneladas de emisiones de CO₂ durante su vida útil.

6. Resumen de las propuestas

El parque móvil empresarial no recibe la atención que merece. Dado que la mayoría de las matriculaciones de coches nuevos en España se realizan en el canal corporativo (57% y en aumento), las políticas que influyen en las decisiones de compra de las empresas afectan efectivamente al mercado del automóvil en su conjunto.

Los vehículos de empresa están bien situados para liderar la electrificación. Mientras que los consumidores tienden a centrarse en el precio de adquisición de un coche nuevo, las compras corporativas se centran en el coste total de propiedad (TCO), lo que favorece a los vehículos eléctricos de batería (BEV) debido a sus menores costes en combustible y mantenimiento. El hecho de que los coches corporativos se conduzcan el doble que los privados acentúa aún más esta ventaja. Al ser el fruto más fácil de conseguir en cuanto a emisiones de transporte, los coches de empresa están ya maduros para ser recogidos.

Los últimos datos revelan que la oportunidad de electrificar la flota corporativa está pasando de largo en España. En 2021, mientras que la opción por los vehículos eléctricos aumentó en la mayoría de los mercados, la flota corporativa española se resistió a esa tendencia con un ligero descenso al 2,9%. Esto sitúa a España por detrás de los Países Bajos, el Reino Unido, Alemania, Bélgica, Francia e Italia, y sólo por delante de Polonia entre los principales mercados europeos.

³⁹ Eurostat

La razón de los malos resultados de España está clara. Los coches de empresa son creaciones de la política fiscal y se benefician de desgravaciones fiscales para las empresas, como las amortizaciones y las deducciones del IVA. España, a diferencia de otros países, no ha utilizado el sistema fiscal para incentivar la electrificación. En términos de impuestos por vehículo, España se sitúa a la cola con el menor uso de impuestos (una media de 1.068 euros por vehículo). También hay poca diferenciación fiscal en España. En el caso de los vehículos de empresa, España es uno de los pocos países que grava a los vehículos eléctricos de batería (BEV) con el mismo tipo que a los vehículos eléctricos enchufables (PHEV), a pesar de que las emisiones reales de estos últimos pueden superar a las de un vehículo convencional de gasolina o diésel. Los factores socioeconómicos y geográficos son claramente secundarios frente a las políticas gubernamentales -en particular la fiscal-, como demuestra la aceleración de la electrificación de vecinos como Portugal y Francia.

La buena noticia es que sabemos lo que funciona. A través de las experiencias de los países que están liderando la electrificación, junto con las especificidades del mercado español y el panorama político, ya hay políticas que tienen un historial de éxito y que se pueden implantar en España. Recomendamos las siguientes:

1. **Eliminación progresiva de la amortización de los vehículos de combustión (ICE y PHEV) entre 2024 y 2028.** Esta política se ha aplicado en Bélgica y se espera que conduzca a casi el 100% de matriculaciones de BEV en las empresas al final de su período de introducción (2026).
2. **Eliminación progresiva de las deducciones del IVA para los vehículos de combustión entre 2024 y 2028.** Al igual que la eliminación de las deducciones por depreciación, esta política se centra en la otra gran subvención para los vehículos de empresa. En la actualidad existe una deducción del 100% del IVA para los coches utilizados exclusivamente para la empresa y una deducción del 50% para los coches utilizados parcialmente para fines privados.
3. **Reducción de los impuestos sobre los salarios en especie para los empleados que opten por un BEV como coche de empresa.** La fiscalidad sobre los salarios en especie puede ser un poderoso incentivo financiero para los empleados que eligen un coche como pago, como demuestra el aumento de las ventas de BEV después de que el Reino Unido cambiara su fiscalidad sobre los salarios en especie para favorecer en gran medida a los BEV. Actualmente, España tiene una reducción de impuestos muy baja para los vehículos eléctricos y es uno de los pocos países que grava los PHEV y los BEV con el mismo tipo.
4. **Un aumento del impuesto de matriculación (IEDMT) y del número de tramos.** Actualmente solo hay cuatro tramos y se gravan a un nivel elevado, solo el 1,1% de las nuevas matriculaciones están en el cuarto tramo de emisiones y el 5,9% en el tercero. Esto supone muy pocos incentivos para los vehículos de bajas y cero emisiones.

Los resultados de nuestro modelo de política fiscal confirman el poder de esas políticas para dar forma a las matriculaciones de las empresas y los impactos asociados. Si se combinan, la aplicación de las cuatro reformas conducirá a la matriculación de 1,1 millones de nuevos BEV en la flota real entre 2024 y 2030, siendo el 40 % de ellos atribuibles a la reforma de las políticas. Este resultado podría conseguirse al tiempo que se mejora el equilibrio fiscal en 3.700 millones de euros y se reduce significativamente el consumo de petróleo y las emisiones. La reducción del consumo de petróleo de 1,3 Tmep a lo largo del periodo, de los cuales 0,3 Tmep se producen en 2030, supone aproximadamente un tercio de las importaciones anuales españolas de crudo procedentes de Rusia.

La introducción de reformas fiscales, como las que se recomiendan en este informe, desplazaría rápidamente las compras de las empresas hacia los vehículos eléctricos y posicionaría así a España como líder en la transición hacia un sistema de transporte con cero emisiones.

Más información

Óscar Pulido

Electrificación de Flotas, España

Transport & Environment

oscar.pulido@transportenvironment.org

+34 618 258 600

Griffin Carpenter

Analista vehículos de empresa

Transport & Environment

griffin.carpenter@transportenvironment.org

+32(0)48 856 72 83

Apéndice: Descripción del modelo

Para ver el impacto de las políticas fiscales en las flotas corporativas, T&E encargó a la consultora Revnext un modelo de coste total de propiedad (TCO) ampliado y afectado por las políticas. El modelo de política fiscal de flotas corporativas resultante traduce los cambios propuestos en los instrumentos fiscales de las flotas corporativas en impactos ambientales y fiscales. El modelo abarca España, Francia, Alemania y los Países Bajos y se ampliará para incluir a Italia y Polonia en el futuro.

El proceso de modelización puede simplificarse en cuatro etapas distintas. La primera etapa, que constituye la base del modelo, es un cálculo del TCO para cada uno de los principales sistemas de propulsión (ICE, BEV, PHEV) y el segmento de coches (A-E basado en el tamaño). Los componentes del TCO que se incluyen son los típicos de un modelo de TCO: costes de depreciación, de combustible, de reparación y mantenimiento, de seguro e impuestos y subvenciones. Estos cálculos revelan la situación actual en uno de los países estudiados con respecto al diferencial de TCO entre los sistemas de propulsión dentro de un segmento de coches (es decir, una prima de TCO del 10% para los PHEV frente a los ICE en el segmento B).

La segunda fase de la modelización está relacionada con el hecho de que, en el caso de los vehículos-salario (un subconjunto de los vehículos de empresa), la selección del vehículo puede estar influenciada por el empleador (como gestor de la flota), por el empleado o, muy probablemente, por una combinación de ambos (por ejemplo, el gestor de la flota podría preparar una lista corta de vehículos entre los que el empleado selecciona uno). Este equilibrio en el poder de decisión sobre la selección del coche-salario varía de un país a otro y está calculado para España, los Países Bajos, Francia y Alemania. El resultado del TCO desde la perspectiva del empleador se pondera con el resultado del cálculo basado en el SeE desde la perspectiva del empleado (es decir, 50% TCO del empleador, 50% SeE del empleado) para producir el nivel estimado de adopción. Esta etapa de la modelización es especialmente importante para los cambios propuestos en la fiscalidad de las prestaciones en especie (SeE).

La tercera etapa de la modelización consiste en calibrar los cálculos del TCO con los datos históricos de ventas. Esta etapa es necesaria para determinar qué diferencial de coste del TCO conduce a qué nivel de compras. El resultado es una curva S de difusión tecnológica que relaciona los diferenciales de coste del TCO con la aceptación de los BEV o PHEV basándose en datos históricos. El ajuste de la curva en S en España, Francia y Alemania se ve muy favorecido por la experiencia de los Países Bajos, que se encuentra más lejos en la curva en S (es decir, un nivel más alto de adopción de BEV).

La cuarta y última etapa del modelo consiste en ajustar los instrumentos de política fiscal del parque móvil que modifican el cálculo del TCO y, por tanto, cambian la adopción de los diferentes sistemas de propulsión en los distintos segmentos de automóviles. Estos instrumentos de política incluyen los impuestos anuales de circulación y las subvenciones a la compra/impuestos de matriculación, la amortización de los coches y los impuestos sobre los salarios en especie. Los resultados del modelo incluyen el número de coches matriculados por tren motriz y como cuota de mercado, así como el cambio asociado a las emisiones de CO₂ y las finanzas del gobierno (es decir, impuestos y gastos). Los

cambios del modelo abarcan un periodo comprendido entre 2024 y 2030. Por lo tanto, el modelo puede mostrar cómo los cambios en la política fiscal para incentivar los vehículos eléctricos se traducen en la adopción de los mismos, en el ahorro de CO2 y en el coste (o el ahorro) para el gobierno en comparación con el escenario habitual.

Impuestos anuales de circulación e impuestos de matriculación/subvenciones

Dado que los impuestos de circulación y los impuestos de matriculación/concesiones ya están incorporados en el modelo básico de TCO, la modelización de estos escenarios políticos para estos instrumentos fiscales es una cuestión sencilla para establecer los nuevos impuestos, lo que desplaza el TCO, que a su vez desplaza la situación nacional a lo largo de la curva S hasta un nuevo nivel de adopción por tren motriz y un nuevo nivel de emisiones de CO2 y de ingresos públicos en comparación con el escenario habitual. Esto supone que la base sobre la que se aplican estos impuestos (por ejemplo, las emisiones de CO2, el peso del vehículo o el precio del vehículo) no cambia en la propuesta.

Impuestos sobre los salarios en especie

Un cambio en la imposición del SeE desplaza éste y se combina con la situación del TCO en la curva S, ponderado por la estimación del poder de decisión, a un nivel diferente de adopción por tren motriz y las emisiones de CO2 e ingresos públicos asociados. Uno de los escenarios políticos, en el que el SeE se fija en función de las emisiones de CO2 del vehículo, en lugar de basarse únicamente en la cadena cinemática, presenta un cambio en la modelización. Con esta política, los tipos impositivos del SeE varían para los vehículos ICE (como en el sistema del Reino Unido), mientras que en España, Alemania, Francia y los Países Bajos el precio del vehículo y el tren motriz son los únicos criterios relevantes en la actualidad.

Amortizaciones

Aunque la amortización de los coches ya está incorporada en el modelo de TCO básico, el cambio de las amortizaciones para incentivar la adopción de BEV presenta un nuevo enfoque político (en lugar de simplemente cambiar los índices de una política existente) para España. Sin embargo, la estructura del modelo sigue siendo la misma, ya que una reducción de las amortizaciones para los vehículos de combustión interna desplaza los diferenciales del TCO, lo que hace que la situación nacional se desplace a lo largo de la curva en forma de S hacia un nivel diferente de adopción por tren motriz y las emisiones de CO2 e ingresos públicos asociados.

Políticas de referencia en España

La construcción de un escenario político de referencia requiere una previsión de las políticas más relevantes para el análisis durante la duración del modelo (2024-2030). Mientras que algunas de las políticas tienen anuncios claros sobre cómo se aplicarán a lo largo de este periodo (por ejemplo, la expiración), para otras es necesario hacer suposiciones sobre si se mantendrán constantes o cambiarán con el tiempo (por ejemplo, un endurecimiento continuado como en años anteriores). Estos supuestos se documentan en el cuadro A1.

Cuadro A1: Políticas de base en Francia y su cambio previsto

Herramienta política	Fecha de inicio	Fecha de finalización	Cambio de política previsto
IVA	2019 (fecha inicio modelo)	Indefinido	Constante
Impuesto sobre la compra	2019 (fecha inicio modelo)	Indefinido	Constante
Bonificación	2019 (fecha inicio modelo)	2023	Expiración
Impuesto sobre la propiedad	2019 (fecha inicio modelo)	Indefinido	Constante
Descuento SeE	2019 (fecha inicio modelo)	Indefinido	Constante
Impuesto especial sobre el combustible	2019 (fecha inicio modelo)	Indefinido	Constante

Precios de los turismos

Los precios actuales de los coches en España se basan en los precios listados para el modelo base de los dos primeros modelos por segmento de flota de Dataforce y motorización (por ejemplo, para el segmento PC Small los dos primeros modelos de gasolina son el Audi A1 con 5.601 matriculaciones y el Citroën C3 con 5.414 matriculaciones. En total, este enfoque proporciona 120 precios que cubren 121.000 matriculaciones (25%).

La evolución de los precios de los turismos en función de la tecnología cambiante se basa en un análisis anterior de Revnext en el que la tasa de crecimiento anual compuesta varía según la cadena cinemática y, en el caso de los BEV, según el segmento (cuadro A2).

Tabla A2: Tasa de crecimiento anual de los precios de los turismos por tren motriz y segmento

Segmento	Gasolina	Diésel	PHEV	BEV
A	0.8%	N/A	N/A	-2.0%
B	0.8%	0.8%	N/A	-2.4%
C	0.8%	0.8%	-1.0%	-1.7%
D	0.8%	0.8%	-1.0%	-1.4%
E	0.8%	0.8%	-1.0%	-1.2%

Nota: Las tasas de crecimiento no son aplicables en los diésel y PHEV del segmento A ni en los PHEV del segmento B, ya que no se producen modelos.