



Abril 2025

GTG 2025: España sigue a la zaga en impuestos verdes

La reforma del IVTM: una medida para rejuvenecer y electrificar el parque automovilístico español

Resumen ejecutivo

En línea con el lanzamiento de la actualización de la **Good Tax Guide**, un completo informe elaborado por Transport & Environment que ofrece una comparativa detallada de la fiscalidad de los vehículos en los distintos países europeos, se ha llevado a cabo un análisis de las cifras de matriculaciones registradas durante el año 2024. Este análisis ha puesto un foco particular en el canal corporativo, donde se ha examinado el comportamiento y las tendencias de las empresas en la adquisición de vehículos.

Además, se ha realizado un estudio de los datos publicados por la Dirección General de Tráfico (DGT) en relación con la edad media de los vehículos que conforman el parque automovilístico español. Esta información resulta esencial para comprender el estado de la flota de vehículos en circulación en España y mostrar la imperativa necesidad de modernización del parque.

El informe destaca la necesidad de reformar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), actualmente basado en criterios obsoletos que no reflejan el impacto ambiental ni la ocupación del espacio público. Se proponen cambios como prescindir de la figura del caballo fiscal, redefinir las categorías de vehículos, gravar los vehículos viejos y contaminantes, y establecer incentivos a corto y medio plazo para la adopción de VE.

Se estima que una reforma del IVTM podría generar ingresos adicionales de aproximadamente 1.000 millones de euros anuales, que podrían destinarse a programas de electrificación y descarbonización del parque vehicular. Además, se recomienda revisar otros impuestos como el de matriculación y la retribución en especie para alinearlos con los objetivos de sostenibilidad y descarbonización.

En resumen, se insta a una revisión urgente y profunda de las políticas vehiculares en España para acelerar la adopción de VE, siguiendo el ejemplo de otros países de la UE y cumpliendo con los objetivos establecidos en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

1. Plan de Recuperación y los cambios fiscales en España.

El **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, aprobado por el Gobierno de España y presentado a la Comisión Europea como **requisito para acceder a los fondos del programa Next Generation EU**, incluye un componente clave dedicado a la **modernización del sistema tributario español**.

Esta modernización busca promover un cambio hacia **un modelo económico más sostenible y respetuoso con el medio ambiente** a través de la introducción de incentivos y desincentivos fiscales. Se espera que estas **reformas fiscales fomenten la adopción de tecnologías limpias** y más eficientes energéticamente, al tiempo que **penalicen las actividades económicas contaminantes y el uso de combustibles fósiles**.

En concreto, **uno de los puntos incluidos en el [documento](#) indica la necesidad de analizar y potencialmente reformar varios de los impuestos que afectan a los vehículos**.

Punto 390. Medida: C28.R4

Texto original	Analysis of the Vehicle Registration Tax and the Traffic Tax	The reform envisages an analysis of the Vehicle Registration Tax, the Traffic Tax or payments such as road tolls. Based on this analysis a revision of the law shall be considered to promote more sustainable road transport and to reduce GHG emissions.
Traducción	Análisis del Impuesto de Matriculación de Vehículos y del Impuesto de Circulación	La reforma contempla un análisis del Impuesto de Matriculación de Vehículos, del Impuesto de Circulación o de pagos como los peajes de las carreteras. A partir de este análisis se estudiará una revisión de la ley para fomentar un transporte por carretera más sostenible y reducir las emisiones de GEI.

2. Good Tax Guide

El **"Good Tax Guide"** de T&E es una publicación anual, actualmente en **su tercera edición**, que se dedica al **análisis y comparación de los sistemas fiscales aplicados a los automóviles en toda Europa**. Este exhaustivo estudio ha sido objeto de una revisión por parte de un amplio equipo de colaboradores internacionales.

La guía examina detalladamente todos los impuestos que gravan a los turismos nuevos en 31 países, incluyendo los 27 estados miembros de la Unión Europea, el Reino Unido, Suiza, Noruega e Islandia, a partir de abril de 2025. **Se establece una distinción** entre los automóviles matriculados **por particulares**, que representan el 40% de las nuevas matriculaciones en la UE, y aquellos matriculados **por empresas**, que constituyen el 60% restante. A partir de las especificaciones técnicas pertinentes de cada vehículo, tales como su precio, emisiones de

CO2, peso y contaminantes atmosféricos, se procede al cálculo del impuesto correspondiente en cada país.

T&E Good Tax Guide: ¿Qué impuestos pagas por tener un coche?

Los principales tributos analizados en el informe (para particulares y empresas)

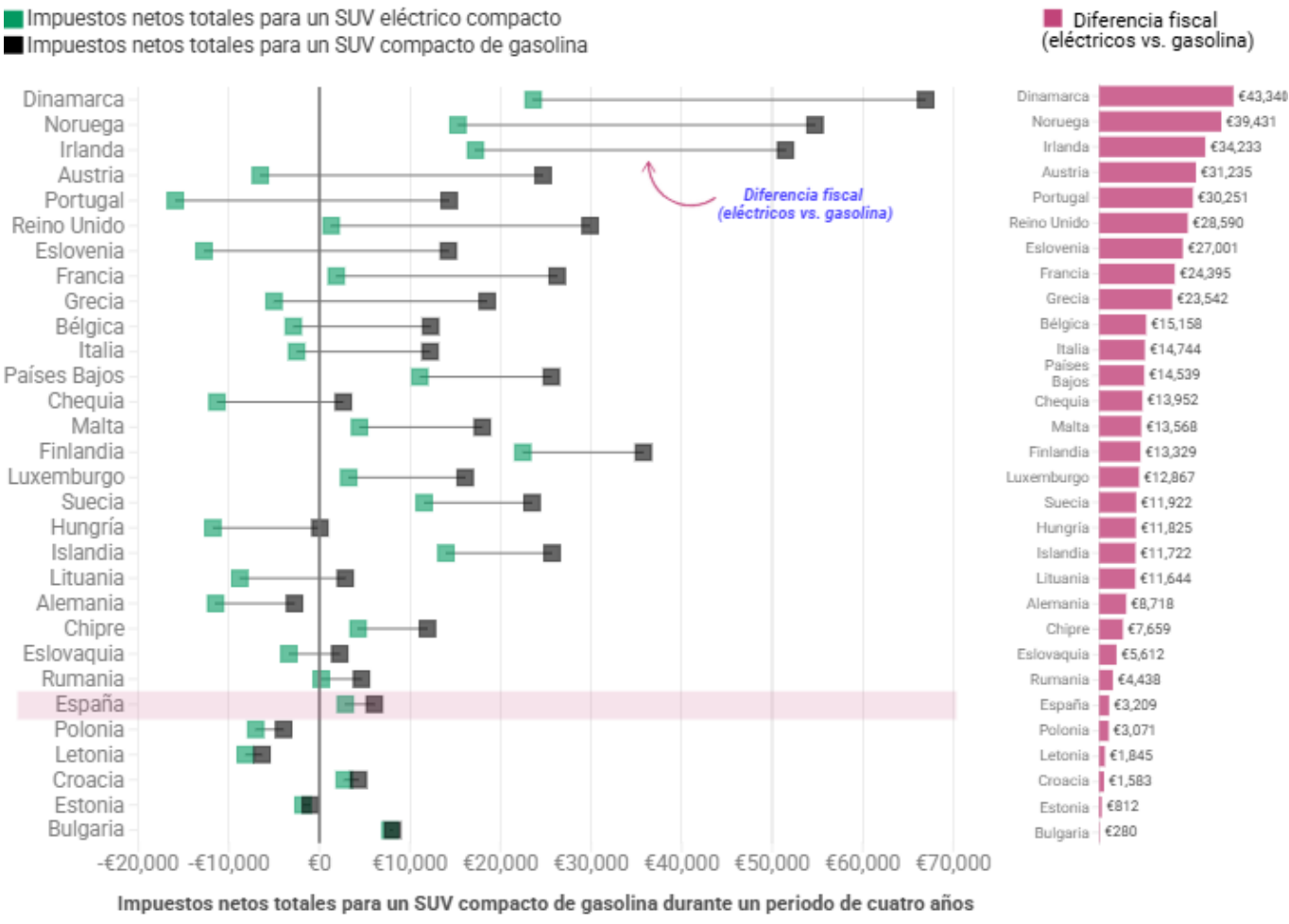
Turismo		
	Particulares	Empresa
Ayudas	Ayudas a la compra  Ayudas a la compra de vehículos de bajas emisiones otorgadas por el gobierno a personas o empresas.	Ayudas a la compra 
Impuestos	Impuesto de matriculación  Tributo pagado a la hora de comprar un vehículo.	Impuesto de matriculación 
	Impuesto de circulación  Tributo anual por la posesión de un vehículo matriculado.	Impuesto de circulación 
Beneficios		Retribución en especie  Cuantía adicional dentro del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas por el uso privado de un vehículo de empresa. La Good Tax Guide la analiza desde el punto de vista del empleado así como de la empresa.
		Deducción del IVA  Posibilidad de deducir (total o parcialmente) el IVA pagado durante la compra del vehículo.
		Amortización del vehículo  Capacidad de las empresas para (total o parcialmente) amortizar y deducirse el coste del vehículo como gasto.

Los resultados obtenidos en el análisis de **la situación en España** revelan que **el país no cuenta con una política fiscal que promueva de manera efectiva la adopción de vehículos eléctricos sobre los de combustión**. Esta conclusión se basa en la observación de que **los vehículos eléctricos no disfrutan de beneficios fiscales significativos, y al mismo tiempo, tampoco existe una penalización fiscal clara para los vehículos de combustión**.

El **gráfico** presentado a continuación ilustra la **disparidad en la carga fiscal entre los vehículos de empresa de gasolina y los BEV** en diferentes países durante **un período de 4 años**. Se utiliza como **ejemplo un SUV compacto** de gasolina y su equivalente BEV. La diferencia de impuestos

es notable, especialmente si **comparamos España con Portugal**. Para un SUV compacto, en **España, la diferencia en la carga fiscal es de 3.209€**, mientras que **en Portugal, la misma diferencia asciende a 30.251€, casi 10 veces más.**

¿Qué países incentivan la elección de un coche eléctrico como vehículo de empresa?



Fuente: Análisis de T&E. Fuentes nacionales sobre fiscalidad a fecha de abril 2025.
Nota: La carga fiscal incluye los impuestos de matriculación, circulación, retribución en especie por empleado y empresario y las prestaciones de deducción del IVA, amortización y subvenciones a la compra. La prestación en especie se calcula sobre un ejemplo de empleado soltero sin hijos 167 (% AW) **T&E**

Esta observación existe también al examinar la disparidad existente en la ya analizada situación pero **cuando es un vehículo adquirido por un particular**. En este caso **se analiza la diferencia en un periodo de 10 años**, ya que esa es aproximadamente la media de tiempo que un vehículo es retenido por un comprador particular. En este escenario, **en España, la diferencia en la carga fiscal entre un vehículo eléctrico y uno de combustión (SUV compacto) es de 4.321€**. En cambio, **en Portugal, esta diferencia se eleva a 5.048€, lo que supone una diferencia de un 20%.**

¿Qué países incentivan la elección de un coche eléctrico como vehículo privado?



Fuente: Análisis de T&E. Fuentes nacionales sobre fiscalidad a fecha de abril 2025.

Nota: La carga fiscal incluye impuesto de matriculación, impuesto de circulación y ayudas a la compra.



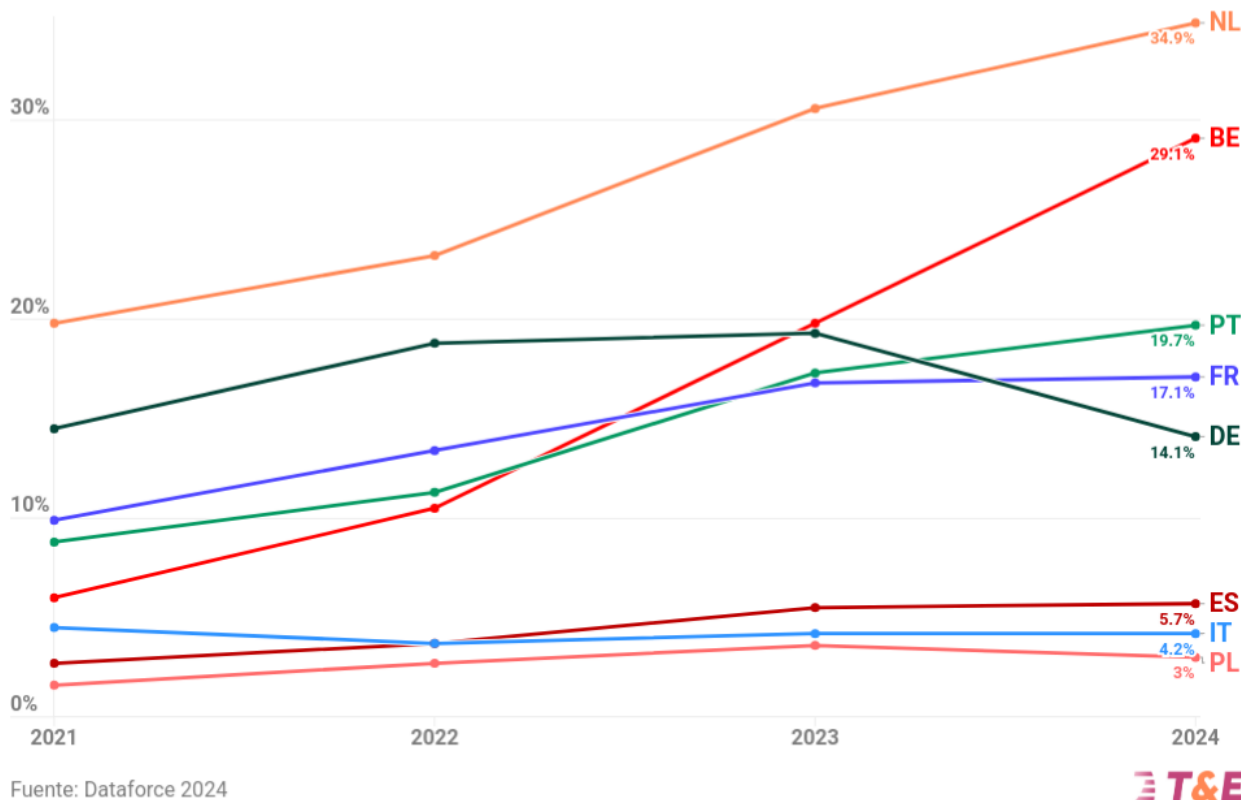
Esta **falta de diferenciación fiscal** entre ambas tecnologías **no genera un incentivo real para la elección de vehículos eléctricos**, a pesar de los desafíos que presenta la adopción de una tecnología relativamente nueva en el mercado. **La ausencia de una política fiscal que favorezca claramente la electrificación del parque automovilístico apunta a una falta de compromiso con la reducción de emisiones contaminantes y la transición hacia una movilidad más sostenible.** Es necesario, por tanto, implementar **medidas fiscales que incentiven la elección de vehículos de cero emisiones**, y que, al mismo tiempo, incluyan una **desincentivación a la compra y uso de los vehículos de combustión más contaminantes**.

3. Matriculaciones en 2024

A partir de los datos proporcionados por Dataforce, se observa una **clara diferenciación en la tasa de adopción de vehículos eléctricos en el continente europeo**. El gráfico adjunto ilustra esta disparidad mediante la selección de diversos mercados representativos. En **el primer grupo**, caracterizado por una penetración de **en torno al 30% o superior**, se destacan países

como los **Países Bajos y Bélgica**. El **segundo grupo**, con una adopción entre el 15% y el 20%, incluye a **Francia, Alemania y Portugal**. Finalmente, el **tercer grupo**, donde la adopción es más lenta y se sitúa por debajo del 10% (frecuentemente alrededor del 5%), comprende a **España, Italia y Polonia**.

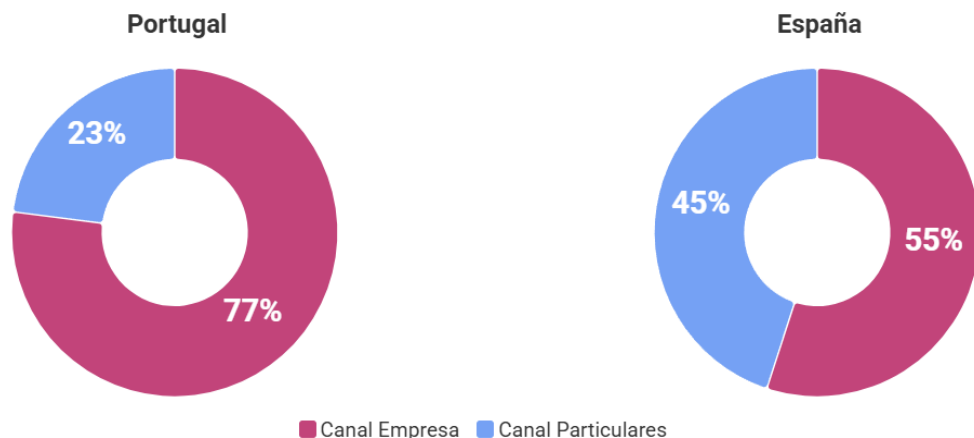
Porcentaje de matriculaciones de BEV



El caso de Portugal ilustra de manera evidente la divergencia entre una política fiscal que incentiva la adopción del vehículo eléctrico y aquellas que no lo hacen. Los porcentajes de matriculación en dicho país superan a los de Francia y Alemania.

El análisis de las matriculaciones de vehículos de empresa también respalda esta conclusión. Este canal es aún más sensible a los incentivos fiscales que promueven los vehículos de cero emisiones, ya que muchas medidas fiscales, como la retribución en especie, deducción del IVA o las amortizaciones, no se aplican a los vehículos privados. Tanto en España como en Portugal, en mayor medida, el canal empresa es aquel que registra un mayor número de nuevos turismos.

Peso del Canal Empresa en 2024 (Turismos)

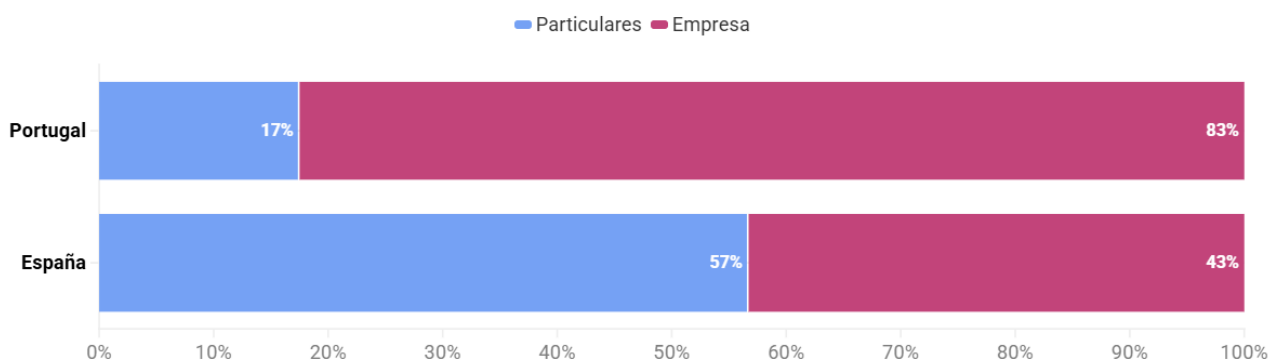


T&E

Aunque el **canal empresa** es más importante que el canal particular tanto en España como en Portugal, **las matriculaciones de turismos BEV muestran tendencias opuestas** en los dos países. En Portugal, el porcentaje de **matriculaciones de BEV en el canal particular es del 15,2%**, mientras que en el **canal empresa es del 21%**. Al contrario, en España, el porcentaje de matriculaciones de BEV en el **canal particular es del 7,2%**, y en el **canal de empresa, del 4,5%**.

El **conjunto de medidas fiscales** aplicadas en Portugal incentiva la compra de vehículos eléctricos, lo que se traduce en **un porcentaje de matriculaciones de BEV en el canal empresa superior** al porcentaje del propio canal de ventas. Sin embargo, en España, es el **mercado particular el que apuesta más decididamente por el vehículo eléctrico**, a pesar de que existen **menos medidas fiscales aplicables**.

Reparto de matriculaciones BEV en 2024



Fuente: Dataforce 2024

T&E

4. Parque automovilístico en España.

Según los [últimos datos disponibles](#) de la Dirección General de Tráfico (DGT), la tabla inferior muestra el reparto del parque automovilístico español según tipo de vehículos.

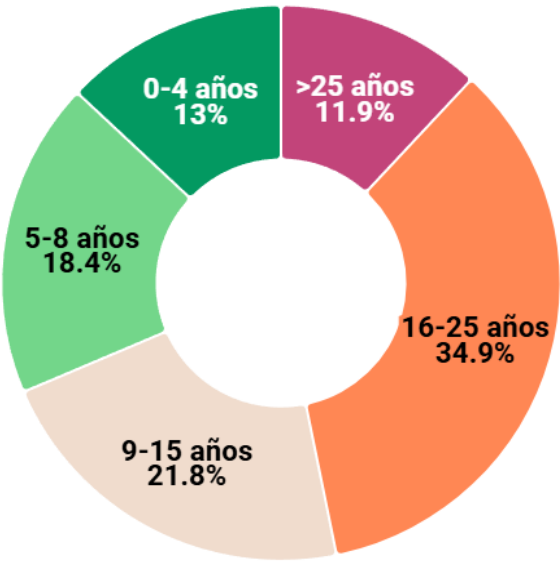
Parque Ciclomotores	Parque Motocicletas	Parque Turismos	Parque Furgonetas	Parque Camiones
1.815.570	4.162.669	25.355.368	2.681.015	2.466.819

Estos datos también proporcionan información sobre el etiquetado medioambiental del parque y su reparto.

El **análisis del etiquetado de vehículos**, conforme a la normativa vigente de la DGT, revela que los vehículos con **etiqueta 0** constituyen un porcentaje minoritario dentro del parque automovilístico, **inferior al 1,5%** (cifra que podría ser ligeramente superior en la actualidad, dado que los datos corresponden a 2023, aunque previsiblemente no alcanzaría el 2%).

No obstante, los datos también indican que casi **el 30% de los vehículos carecen de etiqueta**, y un porcentaje similar posee la etiqueta B, la menos favorable de todas. Aproximadamente el 37% cuenta con la etiqueta C, mientras que **solo un 4% dispone de la etiqueta ECO**, otorgada a vehículos parcialmente electrificados como los híbridos no enchufables.

Edad de los turismos en el parque vehicular español



Datos: DGT 2023



También se estudió **la antigüedad de los vehículos**, en particular la de los turismos y las furgonetas.

En el segmento de **turismos**, el porcentaje de **vehículos jóvenes (menos de 4 años)** se sitúa en **el 13%**. Sin embargo, es importante resaltar que este valor es mucho más alto, llegando al



46,8% (11,9 millones de turismos) cuando se trata de vehículos con más de 15 años, de los cuales una cuarta parte supera los 25 años de antigüedad.

En el caso de las **furgonetas**, las cifras de vehículos con una antigüedad elevada son aún más preocupantes. **El 55,4% tiene más de 15 años, y dentro de este grupo, aproximadamente la mitad supera el cuarto de siglo.** Aunque el presente análisis se centra en los turismos, es relevante mencionar este dato para mostrar la perspectiva completa del envejecimiento del parque automovilístico ligero.

5. El IVTM - una reforma necesaria para la descarbonización del parque automovilístico en España.

El **Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)**, conocido comúnmente como "**impuesto de circulación**", es un gravamen directo que se aplica a todos los vehículos matriculados en España. Este impuesto **se recauda anualmente durante todo el periodo en que el vehículo esté matriculado**, lo que significa que **afecta tanto a vehículos recién adquiridos como a aquellos que llevan décadas circulando**. La **Ley Reguladora de las Haciendas Locales** es la que **define este impuesto**, y su **recaudación** se destina íntegramente **a los ayuntamientos**, siendo una **fuentes importante de ingresos para los municipios**.

La normativa que actualmente rige el IVTM se basa en el [Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo](#), que aprobó el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Esto significa que **la legislación actual se fundamenta en una realidad que existía hace más de dos décadas**. Aunque en teoría **la ley contempla la posibilidad de bonificaciones de hasta el 75% en función del tipo de carburante o de las características del motor del vehículo**, con el objetivo de incentivar la elección de opciones más ecológicas. A pesar de este hecho, **su diseño no premia la adquisición de vehículos menos contaminantes, sino que en algunos casos puede llegar a penalizar**.

Las **cuotas a pagar** por los vehículos **se determinan en función del valor de los caballos fiscales**. El cálculo de este **valor se realiza mediante fórmulas**¹ que varían dependiendo del tipo de motor que utilice el vehículo. Sin embargo, es importante destacar que **ninguna de estas fórmulas incorpora un factor medioambiental o de ocupación de espacio en sus cálculos**.

La metodología actual para calcular los caballos fiscales presenta disparidades significativas entre los vehículos de combustión y los eléctricos. Mientras que en los primeros se consideran elementos como el número de cilindros y su capacidad, en los segundos se basa en la potencia efectiva, un criterio que ha generado ambigüedad y discrepancias en el pasado.

Esta **falta de coherencia** en la aplicación de los criterios ha resultado en **situaciones donde vehículos con características similares presentan valores de caballos fiscales muy diferentes, dependiendo del tipo de propulsión**. Como se evidencia en los datos de la tabla adjunta, existe

¹ Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826>

una clara desconexión entre el impacto medioambiental, la ocupación del espacio público y la cuota impositiva. Esta situación revela que los **vehículos eléctricos**, en muchos casos, resultan los más desfavorecidos por la legislación vigente. Estos pueden llegar a pagar un impuesto incluso 11 veces más alto que un vehículo homólogo de combustión interna.

A continuación se detallan algunos ejemplos de vehículos con diferentes propulsiones (e incluso de diferentes tipos) que actualmente están disponibles para su compra:

Tabla 1. Ejemplos de las cuotas del IVTM para modelos actuales*

			IVTM (cuota anual)
	Seat Arona 1.0 TSI (110 CV) (Gasolina)	7,83 CVF	20 €
	Yamaha XMAX 300cc	n/a	27 €
	VW Golf 1.5 TSI (115 CV) (Gasolina)	11,20 CVF	59 €
	Toyota Corolla Touring 140H (140 CV) (Híbrido)	12,49 CVF	129,00 €
	Porsche Cayenne S E-Hybrid 3.0 (353 CV) (PHEV)	19,96 CVF	179 € 44,75€ con descuento
	Volkswagen ID.3 150kW (204 CV) (BEV)	29,11 CVF	224 € 56€ con descuento

* Importes para la ciudad de Madrid

Es importante destacar que la **aplicación de la bonificación del 75% en el impuesto de circulación**, reflejado en los datos, **varía significativamente entre municipios y, en muchos casos, está sujeto a limitaciones temporales.**

Un ejemplo ilustrativo es la disparidad de políticas entre dos municipios de la Comunidad de Madrid. Por un lado, **el municipio de Madrid** ha optado por otorgar **este descuento de forma indefinida**, estableciendo un incentivo a largo plazo para la adopción de vehículos de cero emisiones. Por otro lado, **Rivas-Vaciamadrid, un municipio en pleno crecimiento demográfico**

perteneciente al área metropolitana de Madrid, ha adoptado un enfoque distinto, **limitando la duración del descuento a un período de 5 años**. Transcurrido este plazo, los propietarios de vehículos de cero emisiones se ven obligados a **pagar la cuota íntegra del impuesto**, que en muchos casos es **notablemente superior a la de un vehículo similar de combustión**.

Esta divergencia en las políticas de aplicación del descuento pone de manifiesto la **falta de un marco regulatorio homogéneo a nivel nacional**. Además, la limitación temporal del descuento en algunos municipios puede percibirse como una medida regresiva que **penaliza a aquellos ciudadanos que han optado por una opción más respetuosa con el medio ambiente**, desincentivando la adopción de vehículos de cero emisiones.

Otro ejemplo claro de la desconexión entre el impacto medioambiental y esta tasa, es cuando **comparamos vehículos cuya antigüedad es muy elevada**, lo cual implica de manera directa unos niveles de emisiones mucho más altos, **con vehículos más modernos y amigables con el medio ambiente** (Tabla 2).

Tabla 2. Ejemplos de las cuotas del IVTM para modelos antiguos

			IVTM (cuota anual)
	Peugeot 306 Gasolina 1.4 Año: 1995	10,57 CVF	59 €
	Ford Focus Diesel 1.8 Año: 1998	12,31 CVF	129 €

Para comparar **el efecto medioambiental** se han hecho las **comparativas entre vehículos con distintos tipos de propulsión, así como una comparación con un vehículo cuya antigüedad es muy elevada**. Si bien las mediciones para el Ford Focus Mk1 (el ejemplo escogido como vehículo de una elevada antigüedad) se realizaron cumpliendo con un ciclo de medición diferente, NEDC, en comparación con los demás modelos para los cuales el ciclo es WLTP, con lo que las diferencias pueden ser incluso mayores. Los resultados se muestran en la Tabla 3.

Tabla 3. Comparativa de emisiones entre distintos modelos, sus emisiones y la cuota del IVTM

	MY		CO ₂	NO _x	THC	IVTM (cuota anual)
Volkswagen ID.3	2025	WLTP	0	0	0	224€ (56€*)
Seat Arona 1.0 TSI	2025	WLTP	120	nd	nd	20€

Golf VIII 1.5 TSI	2025	WLTP	121	nd	nd	59€
Porsche Cayenne S	2025	WLTP	39**	nd	nd	179€ (44,75€*)
Toyota Corolla (link)	2024	WLTP	95	3,5	15,2	129€
Ford Focus (link)	2001	NEDC	144	489	42	129€

* Se ha aplicado el descuento del 75%

** Las emisiones son las declaradas en el ciclo combinado WLTP para el año 2025. Al ser un híbrido enchufable los números aumentarán considerablemente una vez el modelo sea re-homologado bajo la normativa Euro6-bis. Como información adicional hay que mencionar que el Cayenne S (no híbrido) tiene unas emisiones de CO₂ de 282 g/km.

Cabe añadir que **otro aspecto**, no menos importante, **por el cual es necesario promover un rejuvenecimiento del parque automovilístico** y penalizar a los vehículos más antiguos **es la seguridad vial**. Según [datos de la DGT](#), en el año 2023 **la edad media de los vehículos en los cuales viajaban los fallecidos en un siniestro mortal era de 15,8 años para vías interurbanas y 18,5 años en vías urbanas**. Según datos del año 2021, el 51% de los accidentes con víctimas mortales fueron de vehículos con más de 11 años.

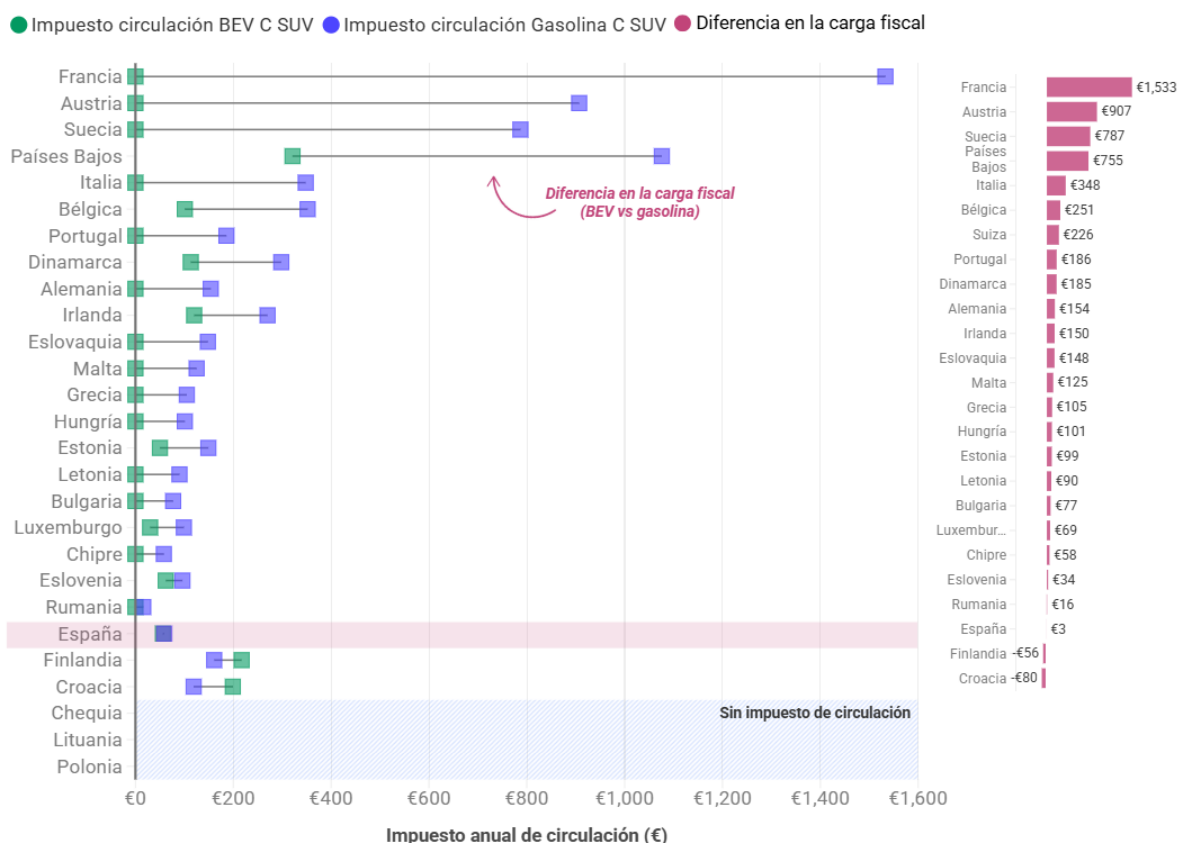
6. Recomendaciones para un nuevo impuesto de circulación.

Algunos de los países de la UE donde la penetración del VE es mucho más alta que en España **tienen una normativa para el impuesto de circulación que claramente diferencia entre los vehículos de 0 emisiones y los altamente contaminantes**. A su vez muchos **benefician a los vehículos más compactos** ante los que ocupan más espacio en las vías públicas (en algunos casos se rigen por el peso del vehículo para determinarlo). Ninguna de estas medidas está contemplada en la normativa española, como se ha demostrado previamente.

El gráfico revela de manera inequívoca que **en España no existe a efectos prácticos un incentivo dentro del impuesto de circulación** que fomente la adquisición y uso de **vehículos de cero emisiones**. Se observa una **falta de diferenciación** en el tratamiento fiscal entre un vehículo SUV BEV del segmento compacto y su homólogo de gasolina. **Esta situación se plantea incluso bajo el supuesto más favorable**, en el que el **vehículo eléctrico goza de una bonificación del 75%**, cuya aplicación y duración, como se ha indicado previamente, dependen de la normativa local del municipio donde se registre el vehículo. E **incluso aplicando dicha bonificación España se sitúa a la cola del ranking**, superando únicamente a Croacia y Finlandia.

En el lado opuesto de esta escala nos encontramos con países como Francia o Austria, donde la diferencia ronda o supera los 1.000€ anuales. En el caso de la anteriormente mencionada Portugal, esta diferencia ronda aproximadamente los 200€.

España a la cola de la EU en los incentivos a los coches eléctricos en el impuesto de circulación



Fuente: Análisis de T&E basado en datos fiscales nacionales a Abril de 2025.
Nota: Francia y Eslovaquia solo aplican el impuesto de circulación a las empresas.



Para poner algunos ejemplos:

- **Portugal:** El gravamen depende de la cilindrada y emisiones de CO₂.
- **Suecia:** Al impuesto base se le suma un malus el cual se calcula multiplicando una cuota establecida por los gramos de CO₂ que emite el vehículo (con tasas adicionales si el vehículo es diésel).
- **Países Bajos:** Se calcula en función del peso del vehículo, con un tipo reducido para los vehículos híbridos enchufables (con emisiones inferiores a 50 g de CO₂/km), un recargo para los vehículos diésel y una exención para los vehículos eléctricos (que podría expirar próximamente).

Siguiendo el ejemplo de algunos países de la UE, así como teniendo en cuenta los datos actuales del parque automovilístico español, **se recomienda un rediseño del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica**. La actualización de la normativa debería:

- **Prescindir de la figura del caballo fiscal:** El método de cálculo actual no constituye un sistema equitativo para la imposición fiscal de vehículos. La fórmula omite parámetros relacionados con las emisiones generadas y perjudica notablemente a los vehículos eléctricos.

- **Redefinición de las categorías de vehículos:** Sería necesario establecer categorías más precisas para el cálculo del impuesto en cuestión. El cálculo deberá realizarse de manera específica para cada categoría. Se proponen, inicialmente, tres categorías dentro del segmento de turismos: vehículos con motor de combustión interna, vehículos PHEV y REEV, así como vehículos BEV y FCEV. Además, es fundamental establecer una normativa clara para otras categorías de vehículos, como furgonetas, ciclomotores, etc.
- **Incluir un elemento que refleje la ocupación del espacio público:** El método de cálculo vigente adolece de la omisión de un parámetro que refleje la ocupación del espacio público y su impacto en la utilización de la vía. Se sugiere que la nueva normativa incorpore un factor que considere el área de la planta del vehículo o su peso. No obstante, en caso de optar por la masa del vehículo, resulta imprescindible establecer las categorías previamente mencionadas, a fin de evitar la penalización de aquellos vehículos menos contaminantes cuyo sistema de propulsión, sin embargo, presenta un peso superior.
- **Gravar los vehículos viejos y altamente contaminantes:** Aplicar un impuesto sustancialmente más alto a los vehículos antiguos y altamente contaminantes, como por ejemplo los antiguos vehículos diésel de lujo, que suelen tener motores de más de 3 litros de cilindrada y cuyas emisiones de CO₂ y NO_x son varias veces mayores que las de los motores actuales.
- **Justicia social:** En la formulación de la nueva normativa y su implementación, es imperativo mantener criterios de equidad social, a pesar del previsible aumento de la cuota promedio. Si bien el objetivo a mediano plazo es la modernización del parque automovilístico, una parte de la población afronta limitaciones financieras para adquirir vehículos nuevos. Con el fin de garantizar el acceso a un vehículo, que en muchos casos es indispensable para la vida cotidiana, se sugiere que el gravamen no penalice de manera excesiva la elección de vehículos de antigüedad moderada, pero cuyas características, como tamaño y motorización, no se encuentren dentro del espectro más contaminante.
- **Planificación a corto y medio plazo:** En la formulación de la normativa, se debería incluir incentivos adicionales a corto y medio plazo, con una vigencia mínima hasta el año 2030, con el objetivo de acelerar la adopción de vehículos eléctricos. Esto podría implementarse mediante exenciones o reducciones temporales.
- **Futura flexibilidad:** Es esencial que los detalles específicos de la normativa se incorporen en el Reglamento de Vehículos. Esta medida estratégica facilitará la adaptación futura de la normativa a las cambiantes realidades del sector. Al permitir la modificación de los pormenores técnicos mediante un simple decreto, se dota al marco legislativo de la flexibilidad necesaria para responder con agilidad a los avances tecnológicos y a las demandas del mercado, evitando así que la legislación quede obsoleta.

7. Impacto a las arcas públicas.

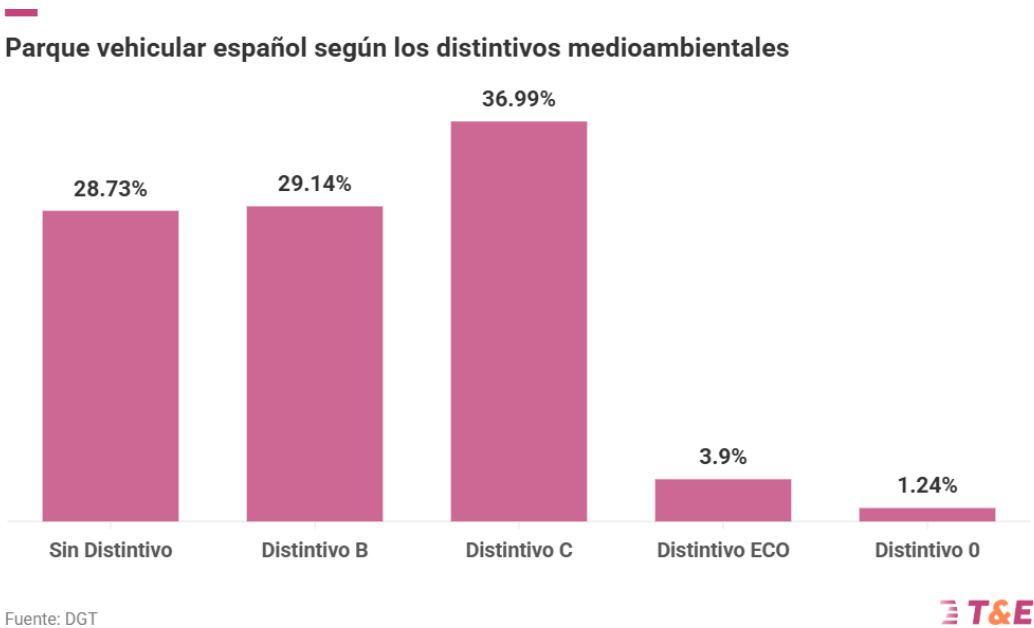
Se han realizado cálculos con el fin de **estimar la posible recaudación adicional que podría proporcionar una reforma del IVTM**. Si bien, estos números son una aproximación, **muestran de manera clara el potencial que reside en dicha modificación legislativa**. Basándose en los datos provenientes de la DGT (los mismos que fueron usados en el apartado 4) se asume que en España existen aproximadamente 25 millones de turismos. En base a ese número se crearon varios escenarios.

En el primer escenario el criterio que se tuvo en cuenta para obtener la recaudación adicional fue **el etiquetado medioambiental**. Se obtuvo el porcentaje de vehículos que disponían de cada tipo de etiqueta. **Se asignó un objetivo de subida** teniendo en cuenta los tipos de vehículos que pertenecen a cada una de las categorías y su impacto medioambiental. Se propusieron los siguientes objetivos **de variación media**:

Etiqueta 0	- 20 €
Etiqueta ECO*	+ 15 €
Etiqueta C	+ 30 €
Etiqueta B	+ 45 €
Sin etiqueta	+ 100 €

* La subida se debe principalmente a la inclusión dentro de esta etiqueta de vehículos de GLP, GNC, mHEV los cuales deberían ser catalogados como combustión.

Si bien los porcentajes mencionados se aplican a la totalidad del parque automovilístico, se asume una distribución análoga dentro de la categoría de turismos.



Esto proporciona una cifra inicial de aproximadamente **1.300.000.000 € de ingresos adicionales anuales**.

En el **segundo escenario**, el criterio adoptado fue **la antigüedad de los vehículos**. Se llevó a cabo un análisis de los datos presentados en el gráfico del apartado 4, que ilustran la distribución de turismos dentro del parque vehicular en función de su antigüedad.

0-4 años	- 10 €
5-8 años	+ 15 €
9-15 años	+ 30 €
15-25 años	+ 50 €
>25 años	+ 100 €

En este escenario los ingresos adicionales recaudados por las Haciendas Locales ascenderían a aproximadamente **1.000.000.000 € de ingresos adicionales anuales**.

De esta manera se puede asegurar con certeza que **una reforma del impuesto de matriculación aseguraría** una recaudación adicional que podría rondar los **1.000 millones de euros anuales**, la cual **debería invertirse en programas locales para la electrificación del parque vehicular** (motos, automóviles, furgonetas, autobuses, camiones) **y el despliegue de infraestructura de recarga**.

8. Otros impuestos a revisar

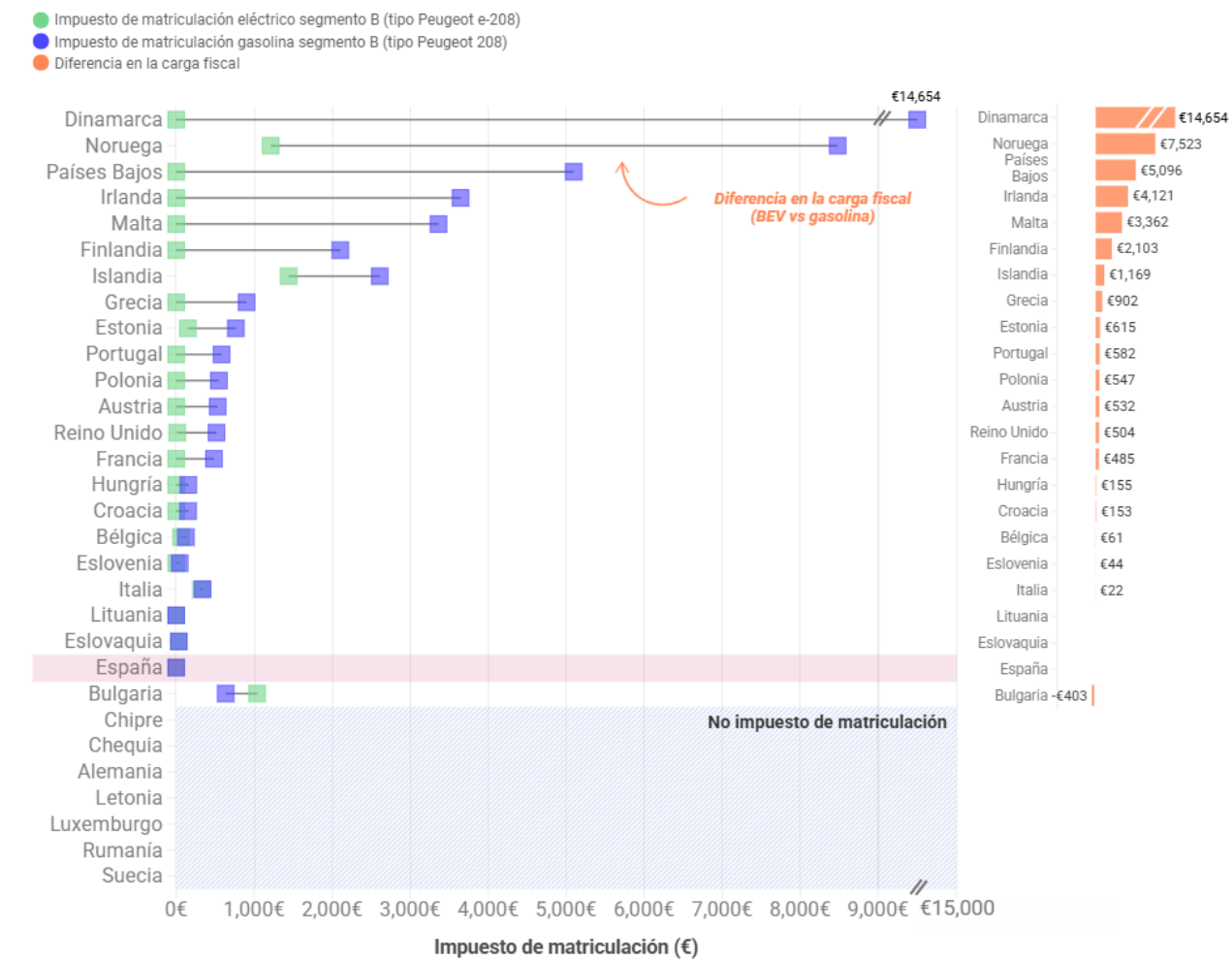
Si bien este documento se centra en el análisis del impuesto de circulación, la fiscalidad de los vehículos engloba muchas más normativas y queda patente que España está lejos de tener una ley tributaria adecuada para la transición hacia el vehículo eléctrico y la cual no sigue el principio de ["quien contamina, paga"](#). Entre algunas de las normativas que requieren una revisión se encuentran:

Impuesto de matriculación: El Impuesto de Matriculación se menciona explícitamente en el punto 390 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. **La modificación de este impuesto es un asunto delicado, considerando la creciente inflación y el aumento generalizado de los precios de los vehículos**. Si bien un incremento adicional podría ser percibido como un obstáculo para que la población de clase media y baja acceda a un vehículo, **la normativa actual es excesivamente permisiva**. Esto se evidencia en el alto número de **vehículos exentos de pagar dicho impuesto**, que representa aproximadamente **el 70% de todas las matriculaciones**. Esto queda patente nuevamente en el gráfico, donde se compara un vehículo del segmento B eléctrico con el mismo vehículo en su versión de gasolina. En España ambos vehículos están exentos no existiendo por tanto ningún tipo de diferenciación. Al otro lado del espectro se encuentran países con una diferencia cuantificada en miles de euros como

sería el caso de Dinamarca o Noruega. Si nos fijamos en los países vecinos, Portugal y Francia, se puede apreciar una diferenciación aproximadamente de 500€.

Una solución a corto plazo es reducir el límite actual de 120 gramos de CO2 por kilómetro que exime del pago del impuesto de matriculación. Además, se recomienda una reforma de este impuesto que no solo afecte a las nuevas matriculaciones, sino que también obstaculice económicamente la importación de vehículos antiguos y altamente contaminantes.

El impuesto de matriculación en España no incentivan las tecnologías limpias



Fonte: Análisis de T&E basado en fuentes fiscales nacionales (Abril 2025)



Retribución en especie: Se propone mejorar la normativa de retribución en especie. La última vez que se modificó fue en el año 2015. En dicho año se definieron unas ventajas para “vehículos eficientes energéticamente”. **No obstante, los requisitos para ser catalogados como tal se han quedado anticuados, al ofrecer ventajas incluso a vehículos puramente de gasolina y diésel.** Como ejemplo en Portugal la retribución en especie es una de las normativas donde los vehículos electrificados gozan de una gran ventaja competitiva, lo cual tiene un efecto directo sobre las matriculaciones de vehículos BEV en el canal empresa.



9. Conclusiones.

España se encuentra actualmente en una coyuntura crítica que exige una revisión urgente y profunda de sus políticas vehiculares con el objetivo de acelerar la adopción del vehículo eléctrico. Las cifras de matriculaciones del año 2024 revelan un crecimiento aún insuficiente, muy alejado de los objetivos establecidos por el Gobierno en años anteriores.

La experiencia de otros países de la Unión Europea sugiere que una reforma exhaustiva de las normativas fiscales que gravan a los vehículos resulta fundamental para impulsar la electrificación del transporte. En este ámbito, España presenta un claro desfase y una falta de compromiso con el vehículo eléctrico, como se refleja, por tercera vez consecutiva, en la "Good Tax Guide" elaborada por T&E. Es preciso señalar que **el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España contempla un análisis y revisión de los impuestos que afectan a los vehículos**, lo que debería ser motivo suficiente para emprender estas reformas, dado que **la obtención de los fondos de la Next Generation depende de ello.**

Como se evidencia en el presente estudio, el **Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)**, que grava a más de 35 millones de vehículos, incluyendo 25 millones de turismos, **podría ser un instrumento clave para generar ingresos adicionales significativos para las arcas públicas**, estimados en alrededor de 1.000 millones de euros anuales. **Estos fondos deberían destinarse a programas locales de electrificación del parque automovilístico.**

Para que España logre acelerar la adopción del vehículo eléctrico, alcanzar las cuotas de mercado de países vecinos como Portugal y Francia, descarbonizar y rejuvenecer su parque automovilístico, resulta imprescindible materializar la reforma de la fiscalidad de los vehículos mencionada anteriormente.

Más información

Óscar Pulido L. Lincow

Responsable de electrificación de flotas, T&E España

@oscar.pulido@transportenvironment.org