



El estado de la movilidad eléctrica en España

Impacto positivo en la economía, la industria y las personas

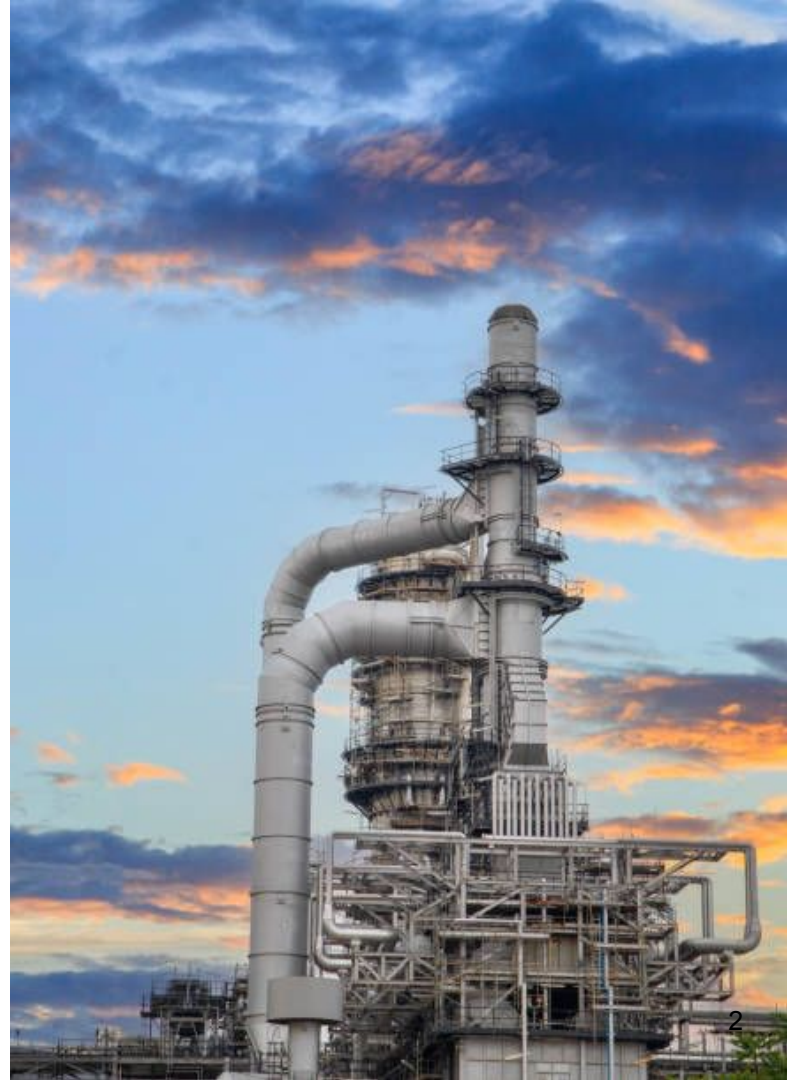


Isabell Büschel, Directora para España de T&E

Cristian Quílez Saleté, Responsable de Transporte y Movilidad de ECODES

—

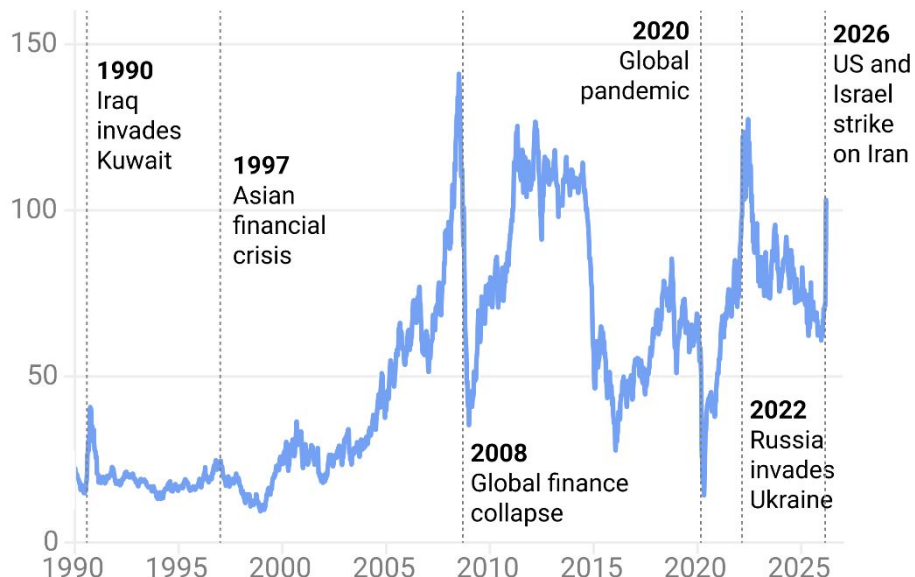
El contexto energético



Un futuro eléctrico con soberanía energética y estabilidad de precios

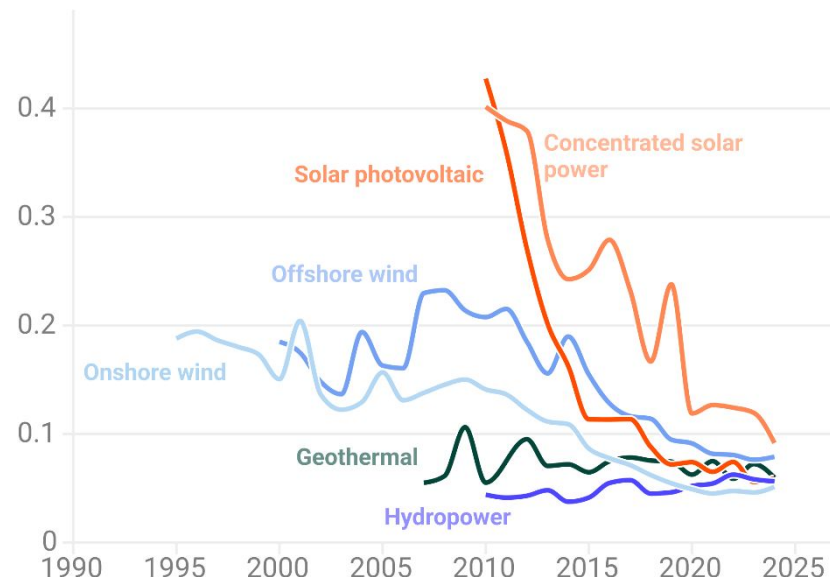
Oil dependent states at the mercy of global crises and uncertainty

Europe Brent Spot Price FOB, US\$/bbl



Renewables prices insulated from crises

Levelised cost of renewable, \$USD/kWh

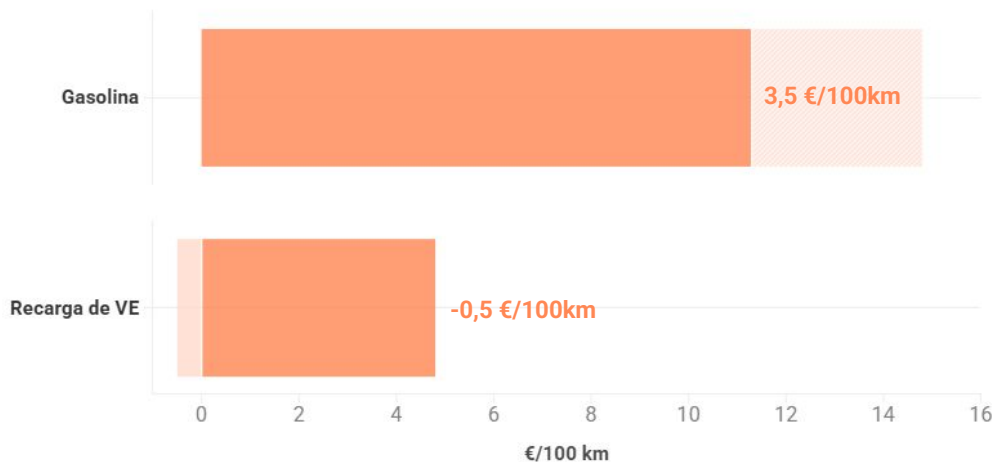


Source: Rupert Way (2026), Ziegler & Trancik (2021), BNEF, Avicenne Energy, Our World in Data • 2025 USD

En España, un vehículo eléctrico es más resiliente a crisis energéticas

Los coches de gasolina se ven cinco veces más afectados por la crisis energética que los eléctricos

■ Precios normales de la energía ■ Prima de riesgo prevista



Fuente: Análisis T&E

Nota: El BOE publicó el Real Decreto-ley 7/2026, donde el IVA de la luz baja al 10%, el impuesto eléctrico se desploma al 0,5% y se suspende el impuesto a la generación (IVPEE).

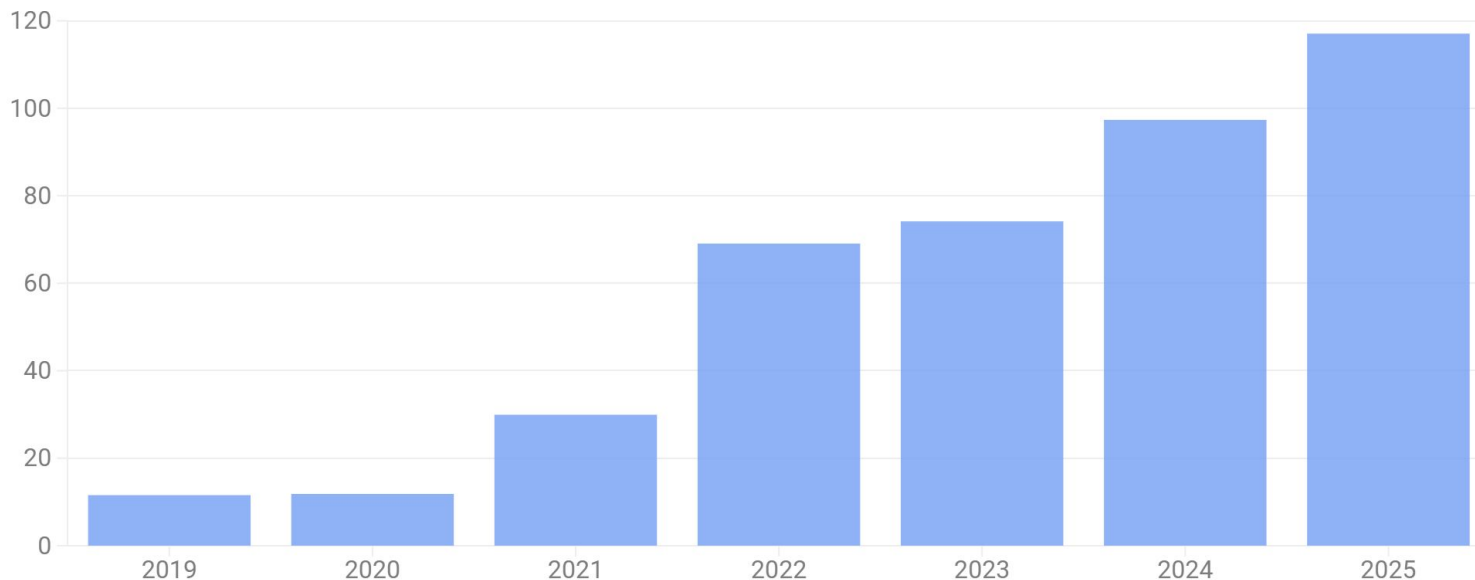


- **Moverse en un VE sale entre un 55% y un 66% más económico que en vehículo de combustión interna.** En épocas de crisis energética, conducir un coche de gasolina en España sale por unos 149 euros mensuales, en comparación con los aproximadamente 48 euros que cuesta el eléctrico.
- **El sobrecoste de una crisis energética es de 60 euros al mes más para un coche de combustión** para los conductores que hacen un mayor número de kilómetros (empresas).

... permitiendo ahorrar a las arcas públicas 117 millones en importaciones de petróleo crudo en 2025

En 2025, los coches eléctricos permitieron a España ahorrar 117 millones de euros en importaciones de petróleo crudo

Ahorro en el gasto en importación de petróleo crudo gracias a los VE (millones de euros)



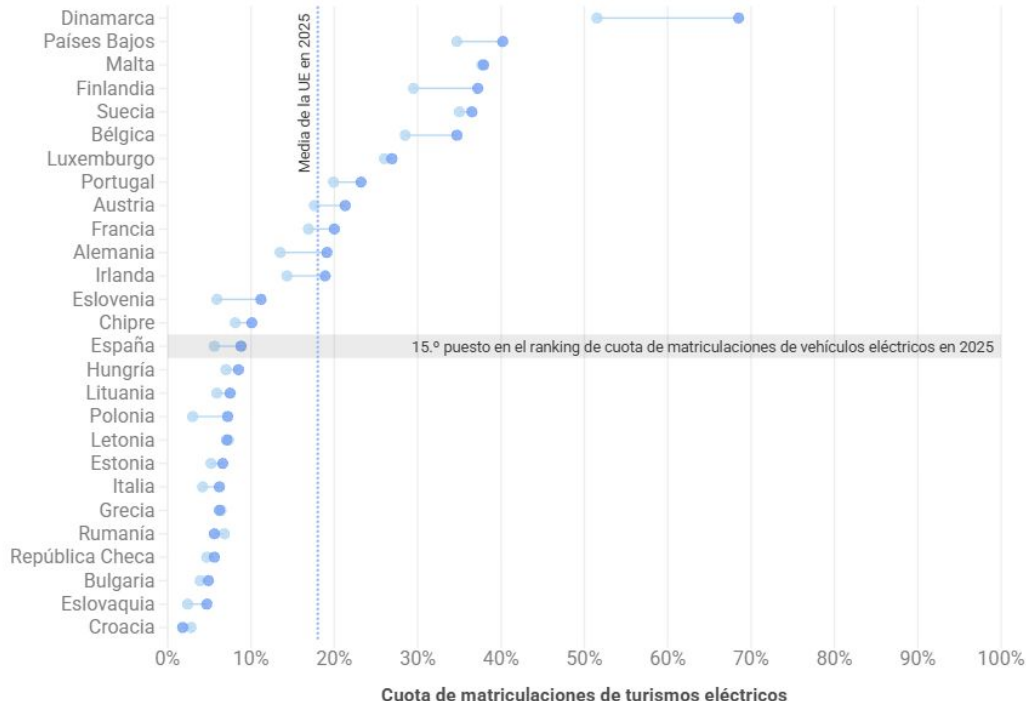
Fuente: Análisis de T&E, flota de vehículos eléctricos de batería (BEV) de la EAFO, Eurostat. • Precios ajustados a la inflación.

La electromovilidad en España





España, por debajo de la media europea en electrificación de turismos...



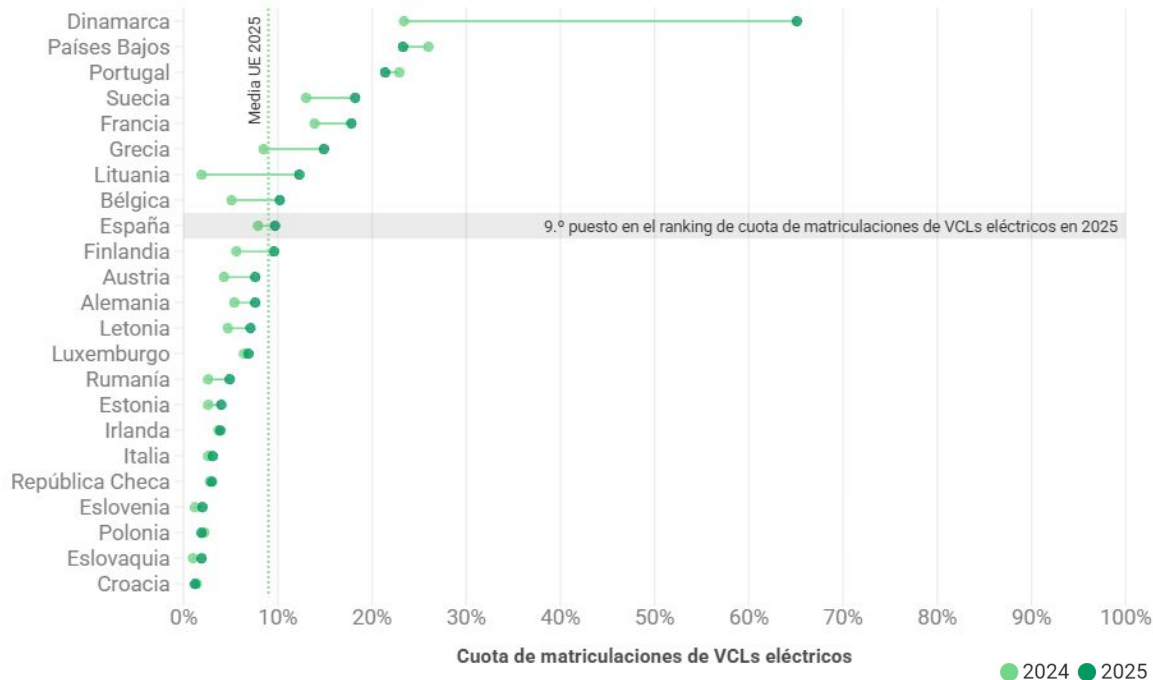
Fuente: Análisis realizado por T&A en base a los datos de matriculaciones de ACEA.

● 2024 ● 2025

- En 2025, solo el 8,8% de los coches de pasajeros matriculados en España en 2025 fueron eléctricos, muy por debajo de la media europea del 18,0%. Esto sitúa a España en el decimoquinto puesto en el ranking de electrificación de turismos.
- En comparación con 2024, España ha conseguido mejorar la penetración de vehículos eléctricos, pasando del puesto 19 al 15. Pero sigue estando lejos de países vecinos como Portugal (23,2%).



... sin embargo, se sitúa por encima de la media europea en electrificación de vehículos comerciales ligeros



El 9,7% de los VCLs registrados en 2025

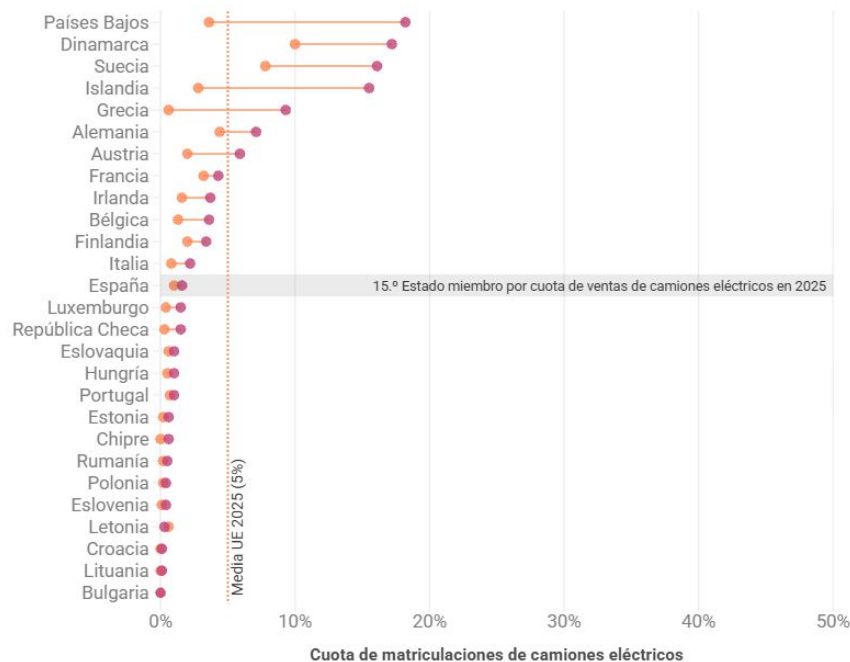
fueron eléctricos. Esta cifra está ligeramente por encima de la de los turismos. Y por encima de la media europea, que se sitúa en el 9%.

En comparación con 2024, **España ha mejorado muy poco la penetración de vehículos eléctricos**, pasando del puesto 8 al 10. Y sigue estando **lejos de países vecinos cómo Portugal (18,2%)**.

Análisis de T&E basado en datos de nuevas matriculaciones de Dataforce y EV Volumes.



En cuanto a la electrificación de camiones, no se ha logrado aumentar sus ventas y se sitúa por debajo de la media europea



Análisis de T&E basado en datos de nuevas matriculaciones de Dataforce y EV Volumes.

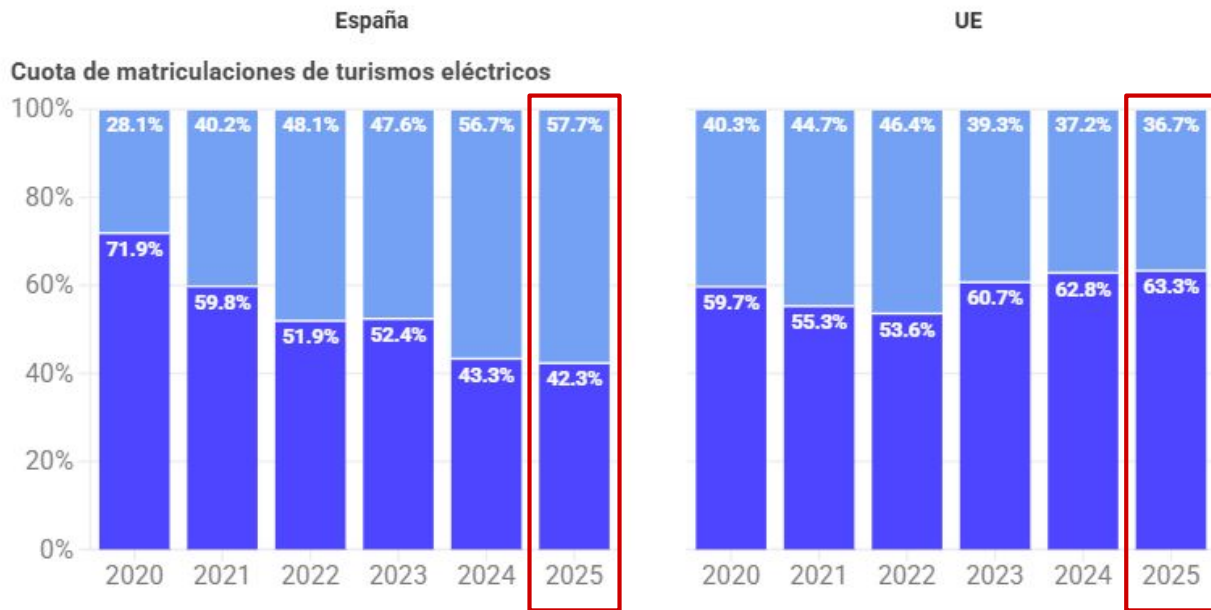
● 2024 ● 2025

- El **1,6%** de los camiones registrados en **2025 fueron eléctricos**. Esta cifra está lejos de la media Europea que se sitúa en el 5%.
- En comparación con 2024, **España ha mejorado muy poco la penetración de camiones eléctricos** (1% vs 1,6%).



El mercado privado lidera la electrificación de turismos eléctricos en España, al contrario que en la Unión Europea

■ Registros de empresas ■ Registros particulares

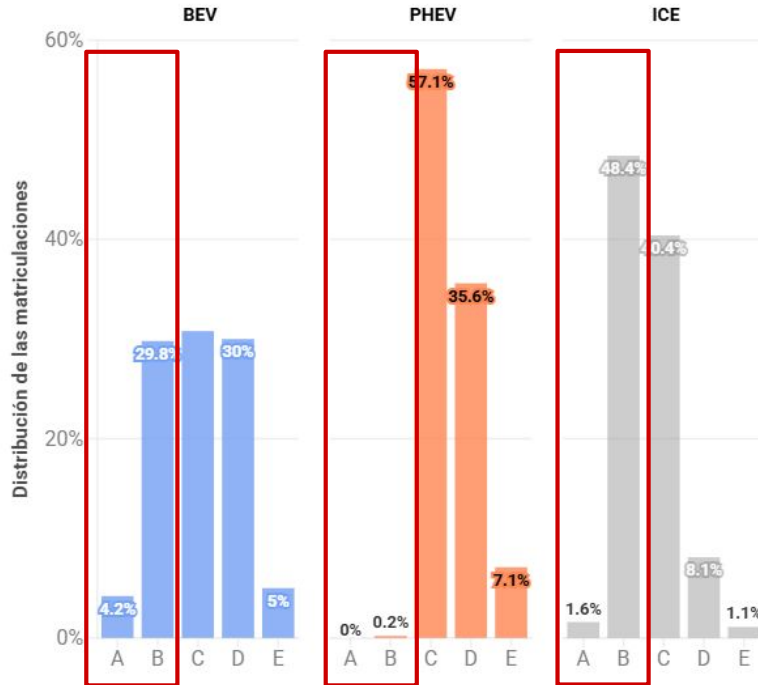


Fuente: Análisis realizado por T&E a partir de datos de nuevas matriculaciones de Dataforce y EV Volumes.

- En España, el canal privado lidera la electrificación de turismos. En los últimos cinco años, su cuota de coches eléctricos se ha duplicado frente a la del canal corporativo.
- España **no está aprovechando las ventajas de que sea el canal corporativo quien lidere la transición**: mayor acceso a vehículos de segunda mano, reducción de emisiones, fiscalidad...



Aún faltan más modelos eléctricos en los segmentos pequeños, siendo inexistentes para los híbridos enchufables

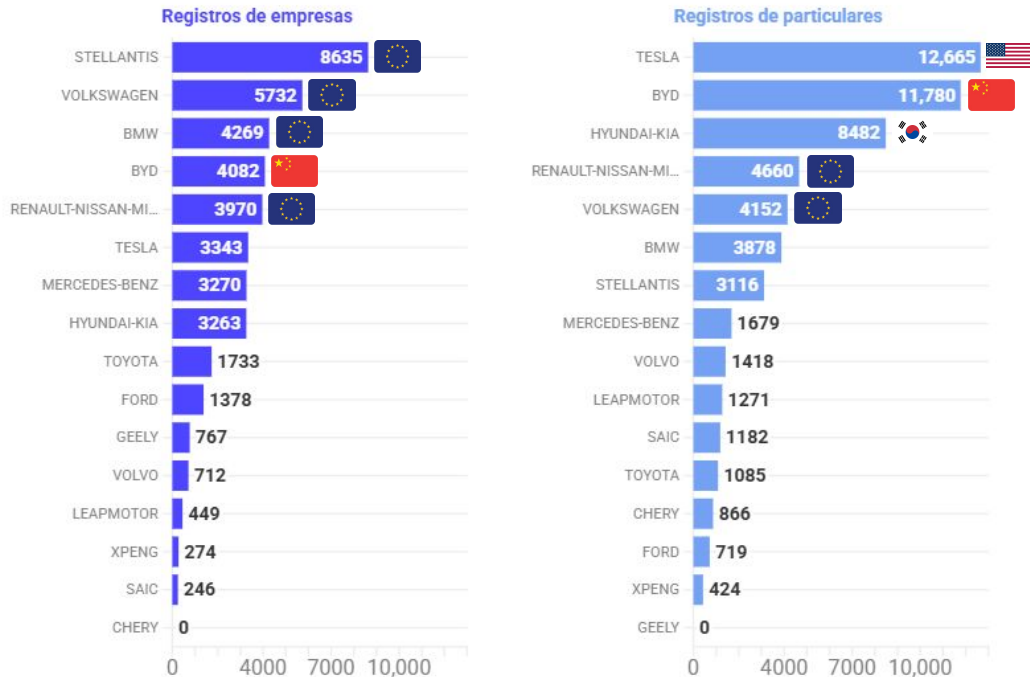


Fuente: Análisis de T&E basado en datos de nuevas matriculaciones de Dataforce y EV Volumes.

- **Los registros de los híbridos enchufables se concentran en segmentos grandes.** Más de la mitad de registros son en el segmento C, que cuenta con un 57,1%, y otro tercio del D, con presencia prácticamente nula en los segmentos pequeños A y B.
- **La distribución de los coches eléctricos por segmento es más equilibrada.** Se reparten de forma similar entre los segmentos B, C y D, con aproximadamente un 30% para cada tamaño. Aunque faltan más vehículos en el segmento B para equipararse a los de combustión.



Tesla y BYD fueron los fabricantes con mayor número de eléctricos registrados, siendo el canal corporativo más fiel a los fabricantes Europeos

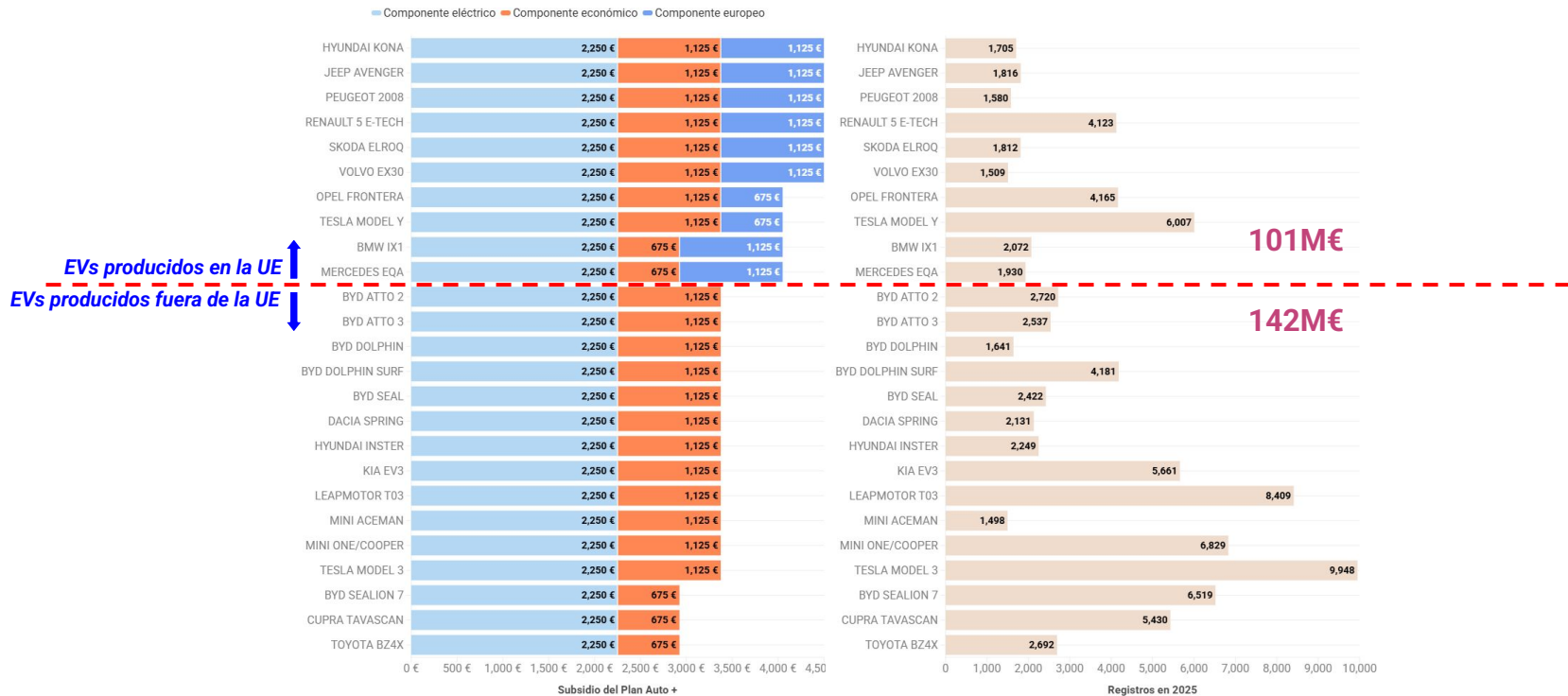


Fuente: Análisis de T&E basado en datos de nuevas matriculaciones de Dataforce y EV Volumes.

- Los dos fabricantes de turismos eléctricos con más registros fueron **Tesla y BYD**. Ambos fabricantes aglomeran un 31,4% de todos los turismos eléctricos registrados en 2025.
- **El canal corporativo se inclina más por fabricantes Europeos**. Los vehículos eléctricos de Stellantis, Volkswagen, Mercedes-Benz y BMW fueron más populares en el canal corporativo.

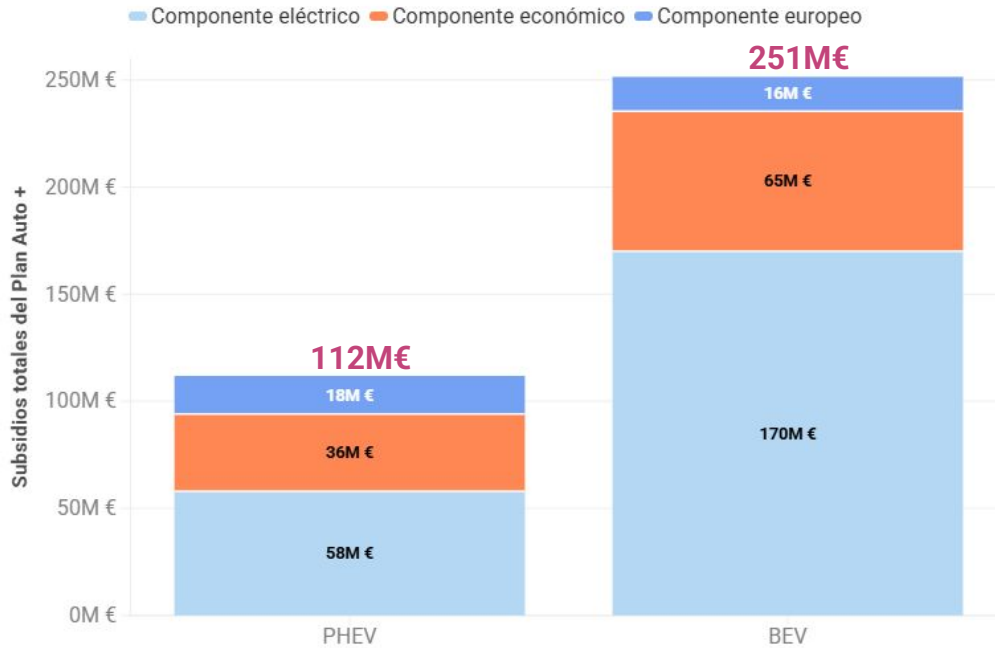


Con el nuevo Plan Auto +, se destinarán una cantidad de ayudas públicas mayor a vehículos eléctricos hechos fuera de la Unión





Con el nuevo Plan Auto + los híbridos enchufables seguirán recibiendo una gran cantidad de ayudas públicas



- **Casi 1/3 del presupuesto del Plan Auto+ irá destinado a los híbridos enchufables.** Con casi 2 M de turismos fabricados en 2025, soporta el 15,7% de la producción de la Unión.
- **El 60% de los PHEVs serían elegibles para el Plan Auto+.**

Fuentes: Análisis de T&E basado en datos de nuevas matriculaciones, especificaciones de modelos y precios de Dataforce, Autovista y EV Volumes.

A quién beneficia El Plan Auto +?

Electric criteria Economy criteria European criteria

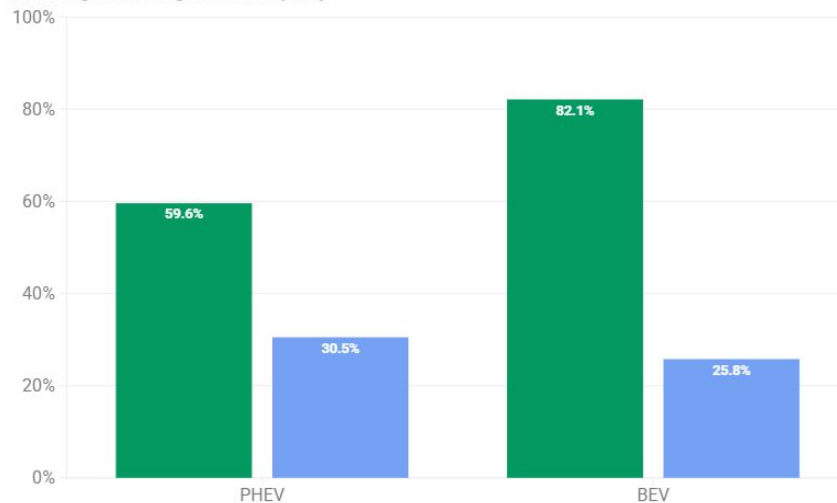
Total subsidies



Source: Analysis carried out by T&E on new registration data, model specification and prices from DataForce, Autovista and EV Volumes.

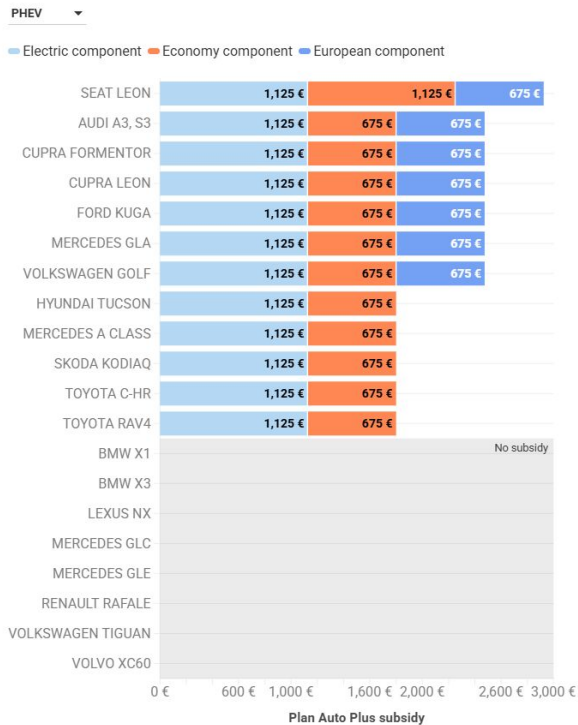
Plan Auto + European criteria

Percentage of cars registered that qualify

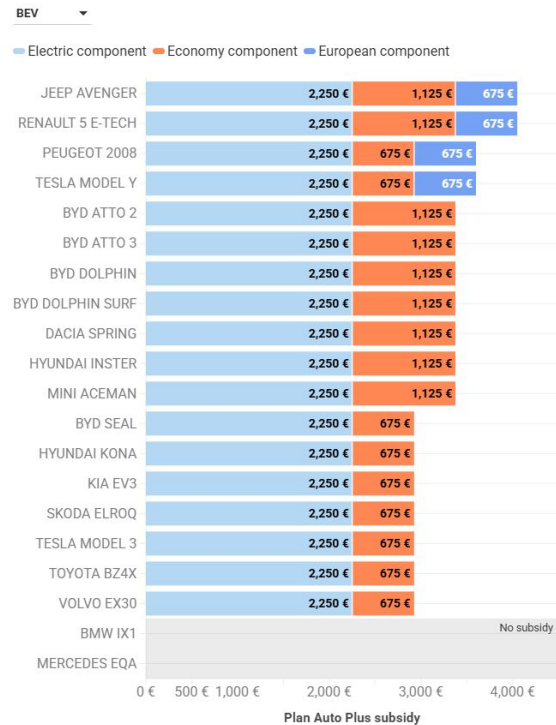


Source: Analysis carried out by T&E on new registration data, model specification and prices from DataForce, Autovista and EV Volumes.

Sólo cuatro de los modelos eléctricos más registrados en 2026 cumplen el requisito europeo del nuevo Plan Auto +



Source: Analysis carried out by T&E on new registration data, model specification and prices from DataForce, Autovista and EV Volumes.

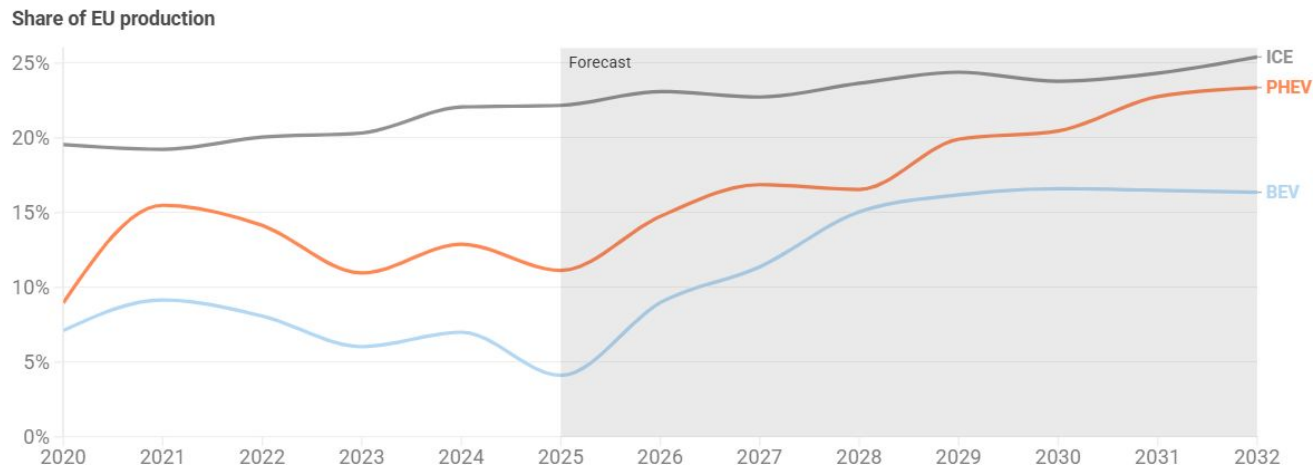


Source: Analysis carried out by T&E on new registration data, model specification and prices from DataForce, Autovista and EV Volumes.



Sin embargo, España también aumentará su apuesta en la producción de turismos híbridos enchufables frente a la Unión

- **España presentará un incremento de su peso relativo en la producción de turismos híbridos enchufables y de combustión.** Aunque la producción de turismos híbridos enchufables no vaya a aumentar en demasía, para 2032 sostendrá el 23.4% de la producción de este tipo de turismos de la Unión, algo más del doble actual. Con respecto a los turismos de combustión, el mismo efecto será observable, aunque el aumento será menor.



Source: Analysis carried out by T&E on light vehicles' powertrain fitment forecast data from Global Data.

La realidad de los PHEVS

Smoke screen: The growing PHEV emissions scandal



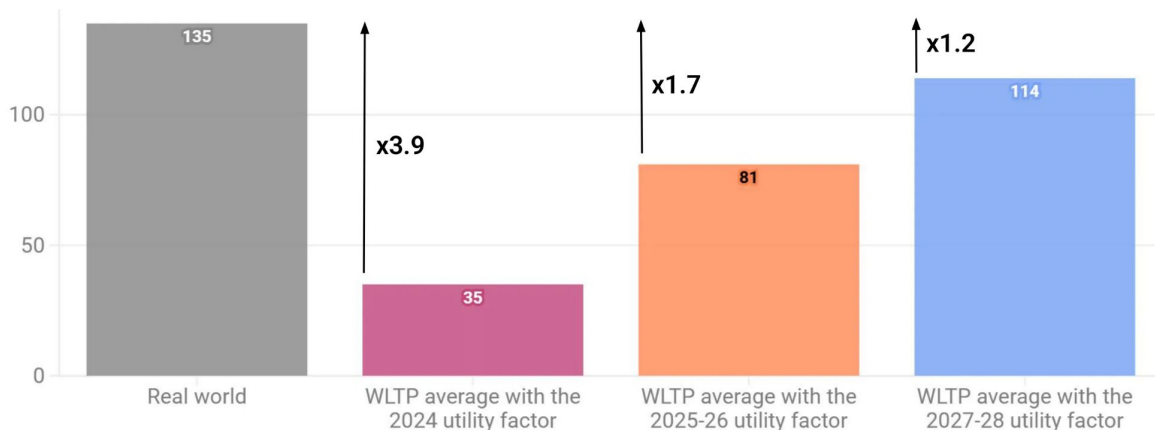


Los híbridos enchufables no son la solución climática ni la menos ventajosa en cuanto a costes

Still a 18% gap with the 2027 utility factor update

Comparison of different utility factor scenarios with real-world emissions based on PHEVs sold in 2021/22/23

PHEV emissions (gCO₂/km)



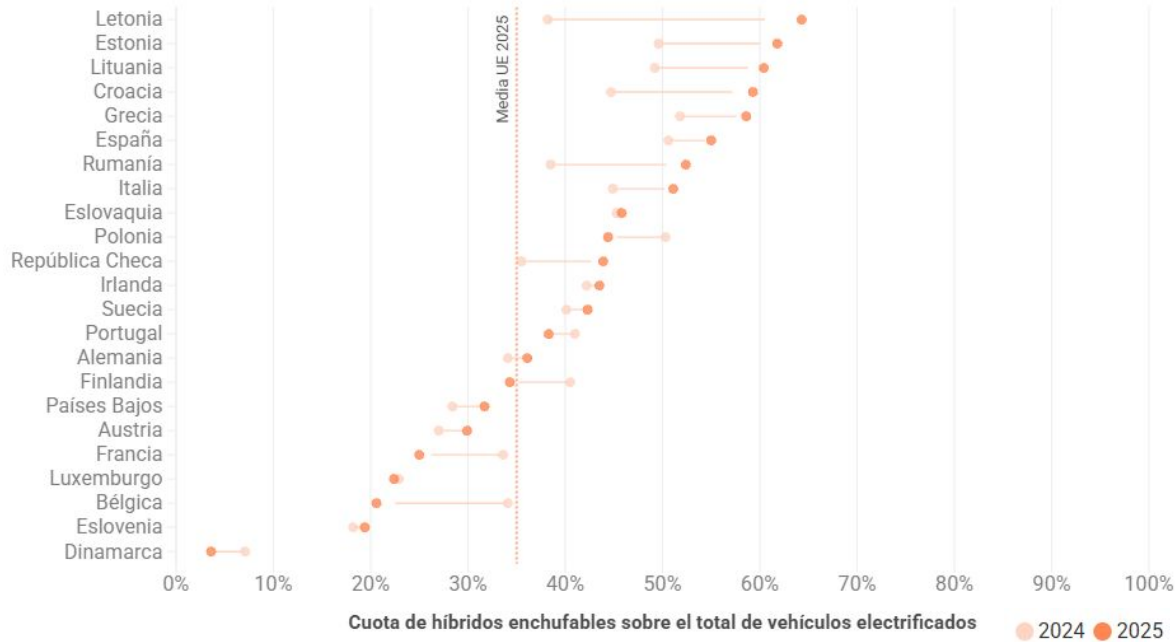
Source: T&E analysis of 2021-22-23 OBFCEM data collected by the European Environment Agency • "2024 utility factor" refers to utility factor that was applicable before 2025. 2025-26 utility factor from the Euro 6e-bis and 2027-28 utility factor from Euro6e-bis-FCM.

Average emissions are weighted according to registrations of PHEV models.

- Los costes de conducir un híbrido enchufable son 500€ mayor de lo que sugieren los fabricantes.
- El híbrido enchufable dos veces más caro de conducir que el eléctrico: el coste energético de conducir un híbrido enchufable es de 10,8€/100km en comparación con los 5,3€/100km de los eléctricos puros.



España es el sexto país de la UE que más apuesta por los híbridos enchufables en su camino a la electrificación



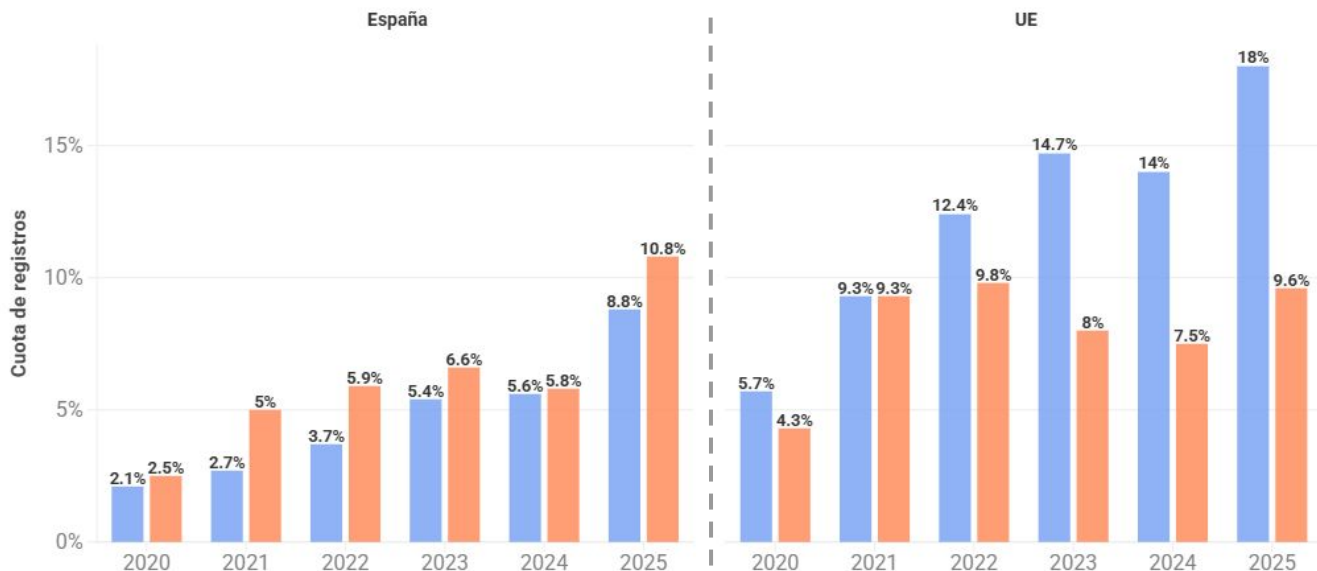
- **El 55% de turismos electrificados registrados en España en 2025 fueron híbridos enchufables.** Esta cifra se sitúa muy por encima de la media europea del 35% y ha aumentado desde 2024.

Fuentes: Análisis de T&E basado en datos de nuevas matriculaciones de Dataforce y EV Volumes.



La popularidad de los híbridos enchufables ha ido en aumento y por encima de la de los eléctricos puros durante los últimos años

Turismos eléctricos Turismos híbridos enchufables



- Por sexto año consecutivo, **las matriculaciones de turismos eléctricos siguen por detrás de las de híbridos enchufables** (8,8% vs. 10,8%).
- **En Europa, la brecha se amplía a favor de los eléctricos.** Las matriculaciones de turismos eléctricos han supuesto casi el doble que las de híbridos enchufables en los últimos tres años.

Fuentes: Análisis de T&E basado en datos de nuevas matriculaciones de Dataforce y EV Volumes.

— Infraestructura de recarga



Fortalecimiento de la red de puntos de recarga

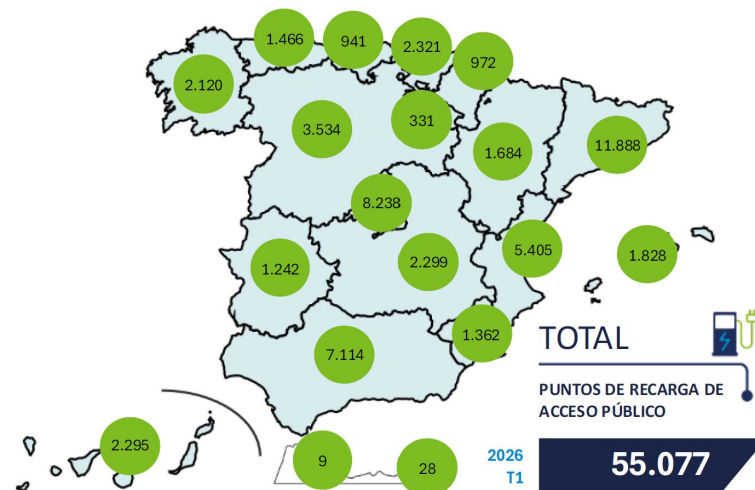


NÚMERO DE PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO



TOTAL: 50.000

Fuente: Anuario de la Movilidad Eléctrica 2025-2026 de AEDIVE



TOTAL

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

2026 T1

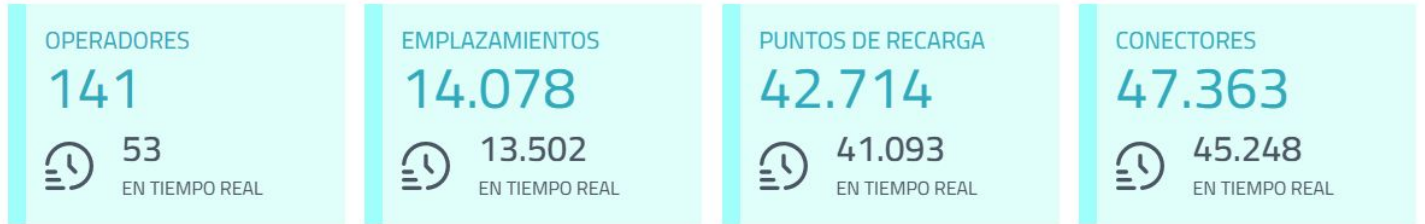
55.077

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

Incremento aproximado del 4% en los 3 primeros meses

Activación del Mapa REVE

- Información en tiempo real de puntos iguales o superiores a 43kW.
- Situados en estaciones de servicio, estaciones de recarga, centros comerciales, via publica, etc...



Potencial e impactos positivos de la electrificación



Seguridad e independencia energética y estabilidad de precios

CONTEXTO ACTUAL: INESTABILIDAD GEOPOLÍTICA GLOBAL

TENSIONES GEOPOLÍTICAS
Icono: Globo
Conflictos en Oriente Medio (Irán), rivalidades globales y fragmentación económica.

VOLATILIDAD EN LOS PRECIOS DE LA ENERGÍA
Icono: Barril de petróleo
Dependencia de combustibles fósiles importados expone a la economía a fuertes fluctuaciones de precios.

RIESGOS EN EL SUMINISTRO
Icono: Navío
Interrupciones en rutas estratégicas y en el suministro de gas y petróleo generan incertidumbre.

IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL
Icono: Gráfico de barras
Aumento de costes para empresas y hogares, presión inflacionaria y pérdida de competitividad.

IMPACTOS POSITIVOS PARA ESPAÑA

SEGURIDAD ENERGÉTICA
Icono: Escudo con checkmark
Menor dependencia de combustibles fósiles importados.
Diversificación de fuentes con recursos renovables propios e inagotables.

INDEPENDENCIA ESTRATÉGICA
Icono: Torre de energía
Autonomía energética para tomar decisiones soberanas.
Menor vulnerabilidad ante crisis y tensiones internacionales.

ESTABILIDAD DE PRECIOS
Icono: Euro (€)
Electricidad renovable con costes más predecibles y estables.
Protección frente a la volatilidad de los mercados globales.

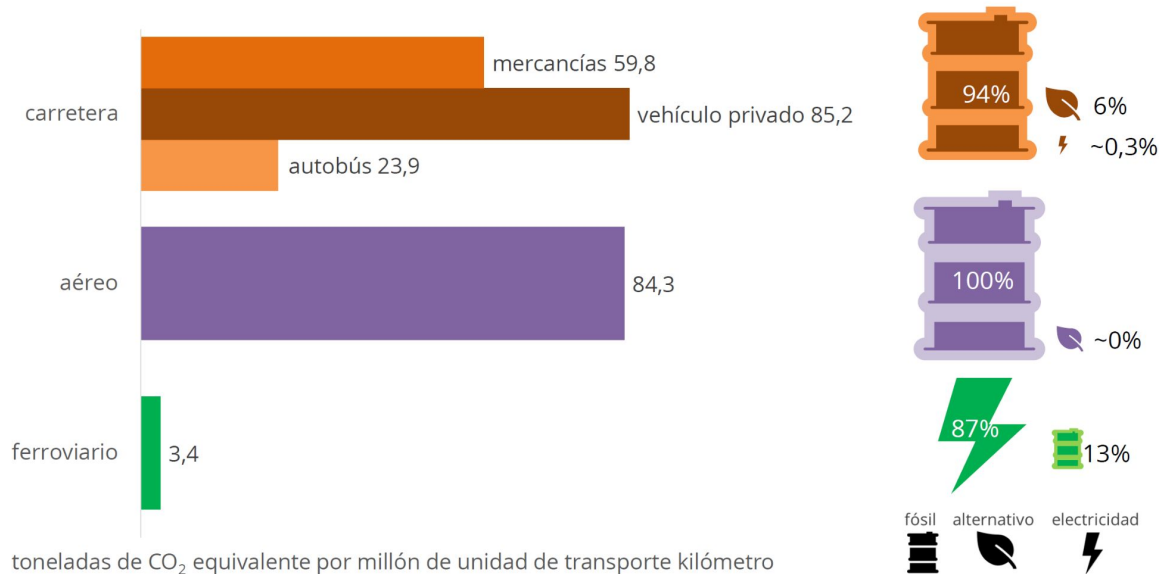
ECONOMÍA
Icono: Gráfico de barras
Menores costes, más competitividad y atracción de inversión.

INDUSTRIA
Icono: Fábrica
Electrificación industrial, innovación y liderazgo en sectores clave.

PERSONAS
Icono: Grupo de personas
Energía más limpia, empleos de calidad y mejora del bienestar.

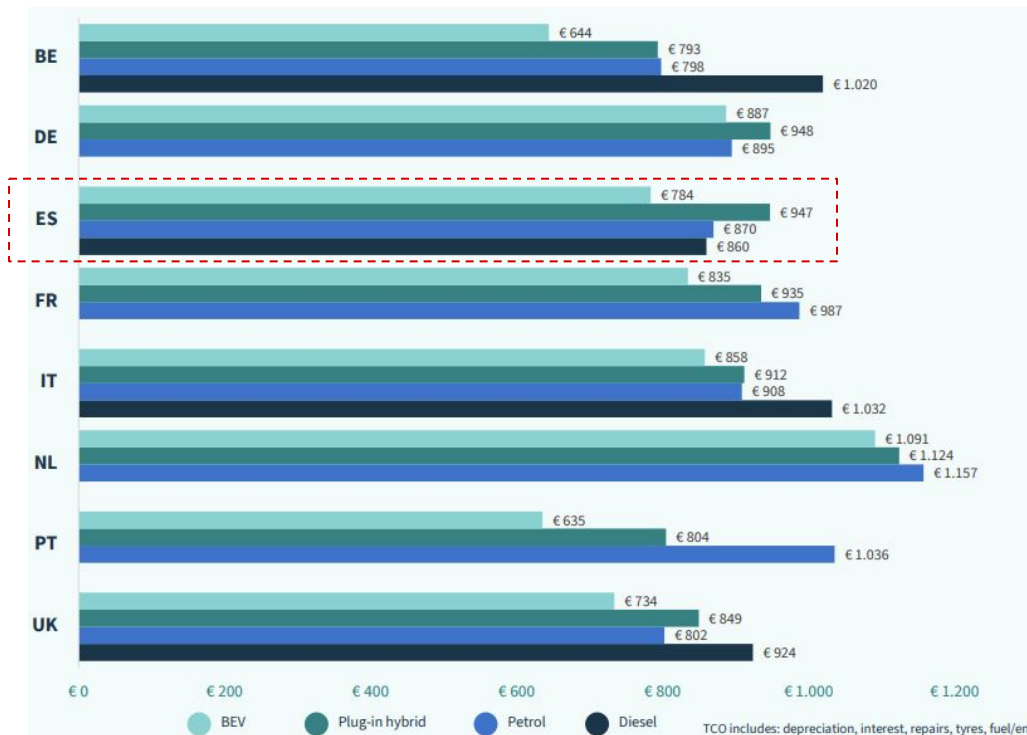
Combatir y reducir las emisiones de GEI del sector transporte

- **Sus emisiones superaron el 31% en 2025.** Casi el 95% corresponden al transporte por carretera.
- Las emisiones derivadas de la movilidad a nivel urbano varían por ciudad, pero se sitúan entre el 20% y el 30% de media.
- La electrificación contribuye significativamente a **reducir las emisiones de GEI y las de contaminantes atmosféricos.**



Fuente: *Presentación Informe Anual OTLE 2025-2026, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.*

Según la empresa de leasing Ayvens, el vehículo eléctrico ya es la opción más competitiva en España, y la que menos son los híbridos enchufables



Example of models in segment

- Renault Megane: BEV, Petrol, Diesel
- Peugeot 308: BEV, Petrol, Diesel
- Ford Puma: Petrol, Diesel
- Kia Niro: BEV, Plug-in hybrid

Countries highlighted are the eight largest Ayvens countries, other countries are included in the appendix.
Diesel cars not applicable for Netherlands (NL) and PHEVs not applicable for Spain (ES)

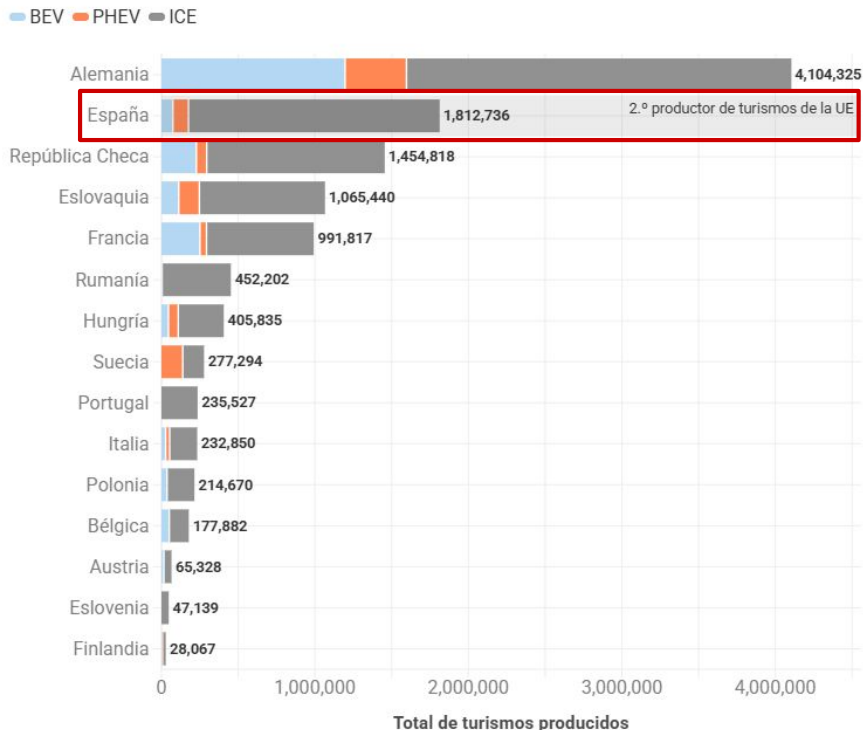
El Plan Auto como palanca para acelerar la movilidad eléctrica a corto y medio plazo

- **Impulso integral de toda la cadena de valor de la electrificación:** baterías, minería responsable y refuerzo de la industria de reciclaje.
- **Impulso de la fabricación en España (“Made in Spain”):** producción local de vehículos, aumento de la competitividad, mantenimientos y nuevos empleos, ...
- **Despliegue acelerado de infraestructura de recarga:** planificación nacional para garantizar cobertura, accesibilidad y fiabilidad.
- **Marco regulatorio y fiscal estable y favorable:** coherencia normativa para vehículos ligeros y pesados, con señales claras de fiscalidad verde.
- **Incentivos y herramientas para acelerar la adopción:** líneas de ayudas, financiación y sistemas de etiquetado energético y ambiental más transparentes.
- **Activación inmediata de grupos de trabajo:** gobernanza y coordinación público-privada y alianzas multiactor como palanca clave para maximizar impacto.



PLAN ESPAÑA
AUTO 2030

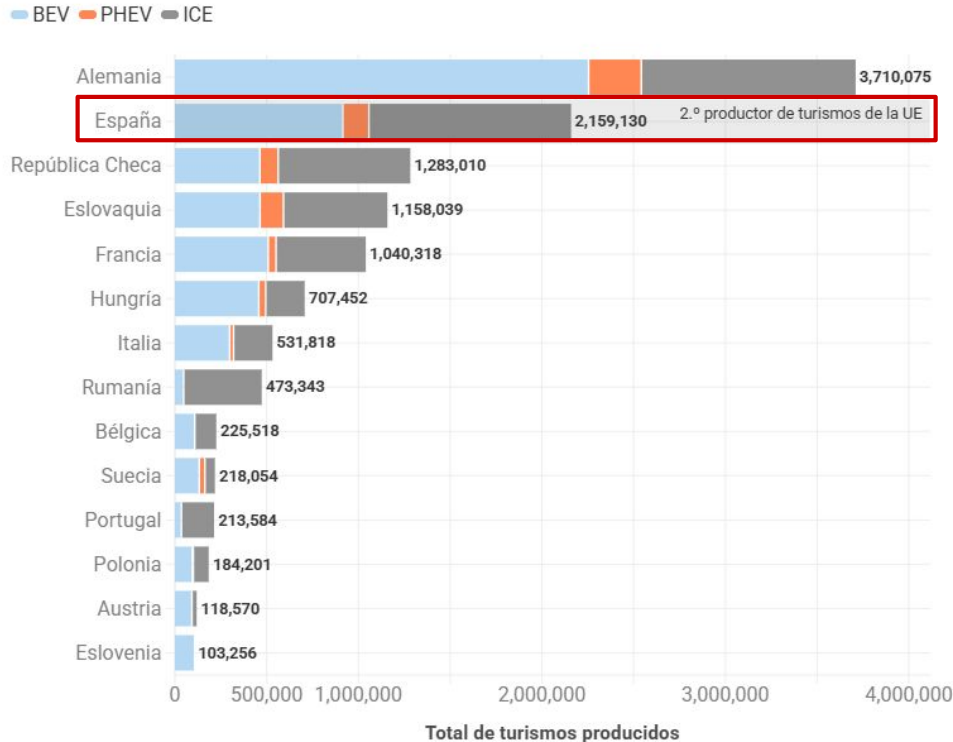
España es el segundo mayor productor de coches de la Unión, pero está rezagada en la producción de eléctricos...



- **España es el segundo mayor productor de turismos de la Unión.** Con casi 2 M de turismos fabricados en 2025, soporta el 15,7% de la producción de la Unión.
- **Sin embargo, es el quinto productor de turismos eléctricos.** España sólo fabrica el 4,1% de los turismos eléctricos de la Unión.



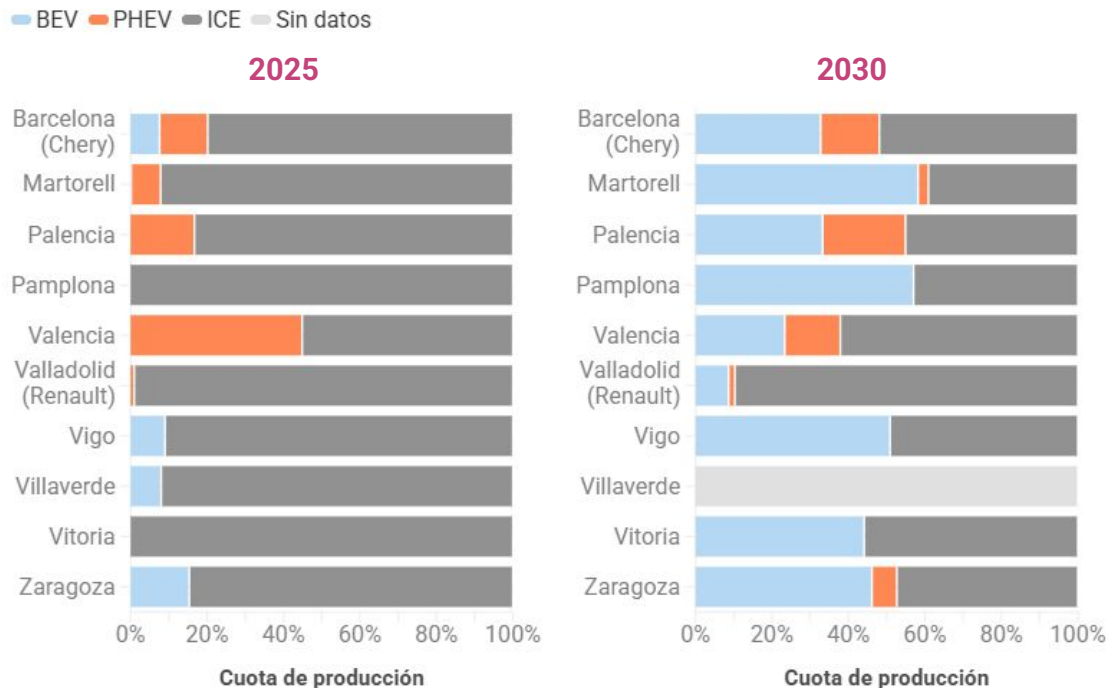
...a pesar de ello, los pronósticos para 2030 nos sitúan como segundo productor de eléctricos en la UE, acortando distancias con Alemania



- Los pronósticos para 2030 muestran un aumento importante de la producción de turismos eléctricos. Se estima que España producirá el 16,6% de los turismos eléctricos de la UE.
- Para 2031, la producción de turismos eléctricos será diez veces más que la de 2025, y superará a la de turismos de combustión, que presentará un decrecimiento constante.



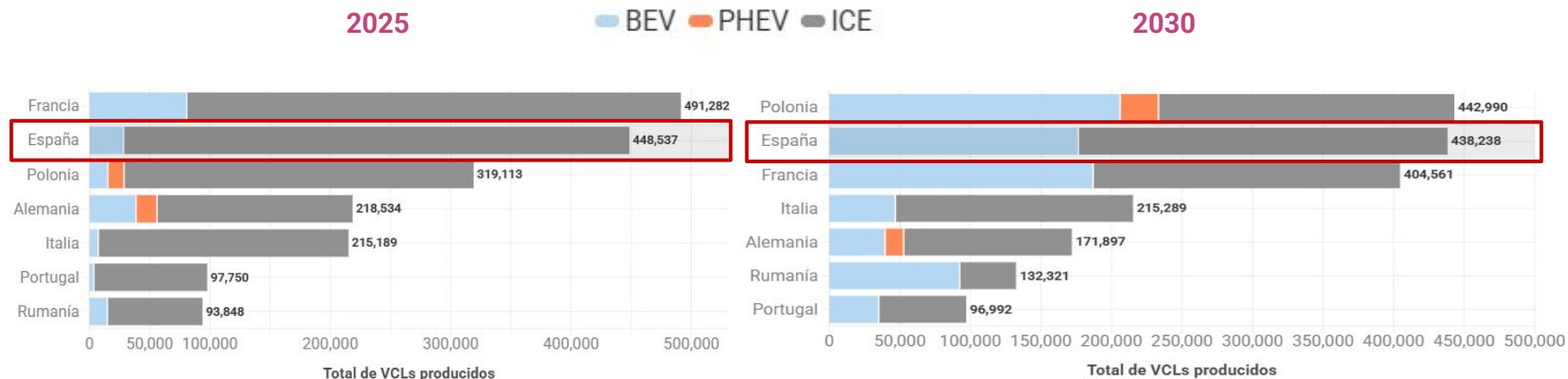
Esto se traduce en que todas las plantas del territorio empezarán a producir o incrementarán la producción de eléctricos significativamente



Fuentes: Análisis de T&E basado en previsiones de motorización de vehículos ligeros de GlobalData.



Al igual que con los turismos, España es el segundo mayor productor de furgonetas de la Unión, y aumentará su producción de eléctricos



Fuentes: Análisis de T&E basado en previsiones de motorización de vehículos ligeros de GlobalData

Para 2030, España tendrá capacidad para producir baterías para suplir la fabricación de 3-3.5 millones de coches eléctricos, el triple de su producción nacional para ese mismo año

- Entre 2026 y 2027, en España comenzarán su producción 6 fábricas de baterías para coches eléctricos. Para 2030, estas fábricas producirán 236 GWh en capacidad de baterías, y aportarán 10.000 nuevos empleos a la economía.
- Potenciar un sector de la minería **respetuoso con el medio ambiente, el territorio y los derechos humanos**.
- Necesidad de llegar con una **industria de tratamiento y de reciclaje** activo.





¡Gracias!

Créditos y agradecimientos especiales para el equipo de analistas de T&E:

Arnau Oliver Antich, Analista Principal de T&E: arnau.antich@transportenvironment.org

Juan Guerrero Guerrero, Analista de T&E: juan.guerrero@transportenvironment.org