

Informe sobre el Coste Total de Propiedad de las furgonetas en 2022: datos para España

1. El mercado de las furgonetas eléctricas en España

De acuerdo a los datos de matriculación proporcionados por Dataforce para el primer semestre de 2021, las furgonetas eléctricas de batería representaron el 1,4% del mercado español de furgonetas (con 1.027 vehículos matriculados en ese semestre). Como referencia, la cuota de mercado de furgonetas eléctricas en la Unión Europea y el Reino Unido para este mismo periodo fue del 2,3%. Según el [informe de seguimiento del mercado del ICCT \(International Council on Clean Transportation\)](#), la cuota de mercado de las furgonetas eléctricas en España en 2021 se situó en el 2%, un punto más que el año anterior (en comparación, la media de la UE pasó de un 2% en 2020 a un 3% en 2021).

ACEA (Asociación de Constructores Europeos de Automóviles), por su parte, publica información anual relativa a los tipos de combustible de las furgonetas nuevas vendidas cada año. Sin embargo, los datos publicados, [que se pueden consultar aquí](#), no se desglosan en función de los distintos tipos de vehículos recargables (ECV, en sus siglas en inglés) que existen. Así, dentro de la categoría «vehículos de carga eléctrica» ACEA incluye tanto los vehículos eléctricos de batería como los híbridos enchufables, además de los vehículos eléctricos con pila de combustible y los vehículos de rango extendido. En la categoría de «combustible alternativo» se incluyen tanto el gas natural, como el GLP, los biocombustibles o el etanol. Según los datos de ACEA, las furgonetas ECV representaron en España el 2,1% del total de furgonetas en 2021.

2. Resultados de la encuesta sobre furgonetas

2.1. Perfiles de los usuarios de furgonetas en España

Una encuesta realizada a 745 usuarios de furgonetas en Francia, Alemania, Italia, Polonia, España y el Reino Unido reveló la siguiente información sobre los usuarios españoles de furgonetas [*los datos entre corchetes corresponden a la media de los seis países*]:

- El 49% [54%] de sus furgonetas son vehículos grandes (> 1.800 kg).
- El 68% [72%] de las furgonetas se compran de primera mano.
- Los usuarios mantienen la propiedad de sus furgonetas durante una media de 5 años, y un 77% [5,70%] de ellos lo hace durante 4 años o más.
- Los usuarios recorren una media de 171 km [175 km] al día, con una distancia media máxima de 386 km [425 km] al día. La distancia media anual recorrida es de 38.719 km [37.700 km].
- Durante el día, las furgonetas permanecen aparcadas una media diaria de 1 hora y 42 minutos [1h 42m/día].
- El 75% [75%] de los usuarios describen el uso de sus furgonetas como planificado, regular o predecible y, por tanto, más fácil de electrificar.

2.2. Opinión sobre las furgonetas eléctricas

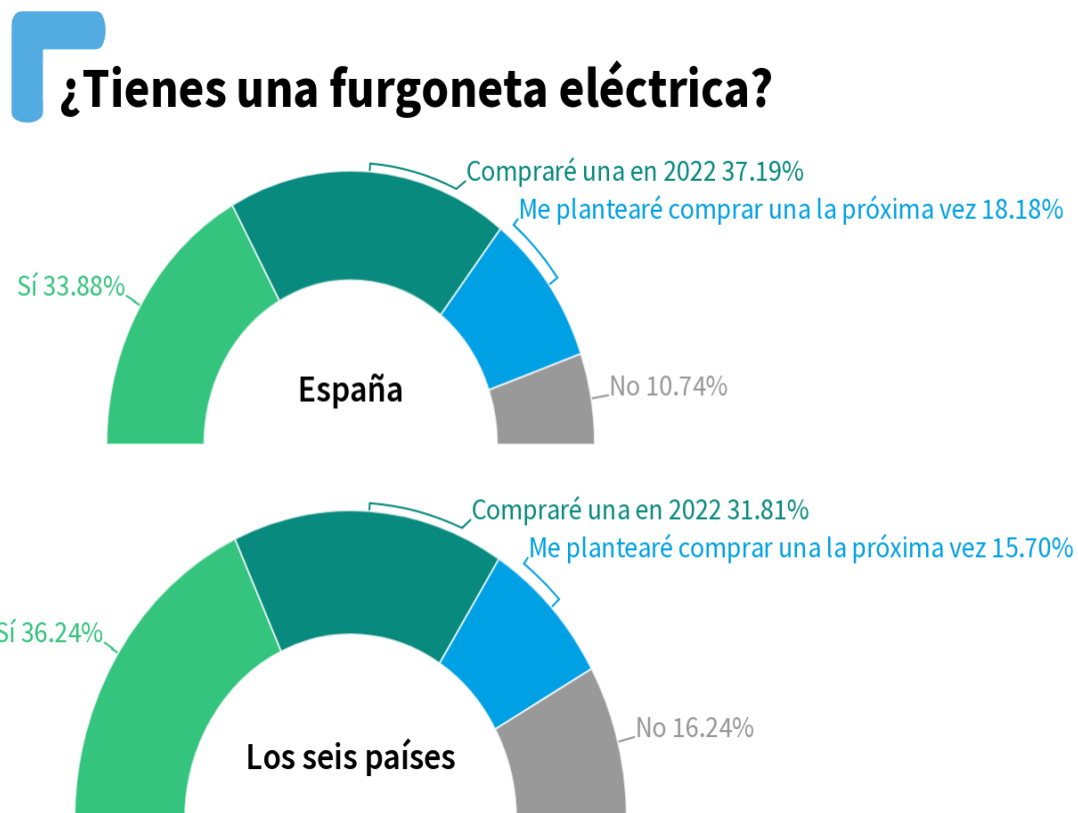


Gráfico 1: Posesión de furgonetas eléctricas, según la encuesta

En total, el 89% de las personas encuestadas en España, o bien ya tiene una furgoneta eléctrica, o bien comprará una furgoneta eléctrica en 2022 o considerará la posibilidad de hacerse con una en su próxima compra, en comparación con el 84% reflejado en el conjunto de la encuesta. El 78% de las personas encuestadas en España consideraría para su próxima compra la adquisición de una furgoneta de pila de combustible de hidrógeno, en comparación con el 73% del conjunto de encuestados. De los seis países en los que se llevó a cabo la encuesta, este es el porcentaje más alto de personas que se posicionan a favor de las furgonetas de pila de combustible.

2.3. Razones a favor y en contra de tener una furgoneta eléctrica en propiedad

En España, las tres razones principales para pasarse a la furgoneta eléctrica son el ahorro de CO₂, la mejora de la imagen de la empresa y un menor coste total de propiedad (TCO, en sus siglas en inglés) [misma clasificación que en la encuesta general].

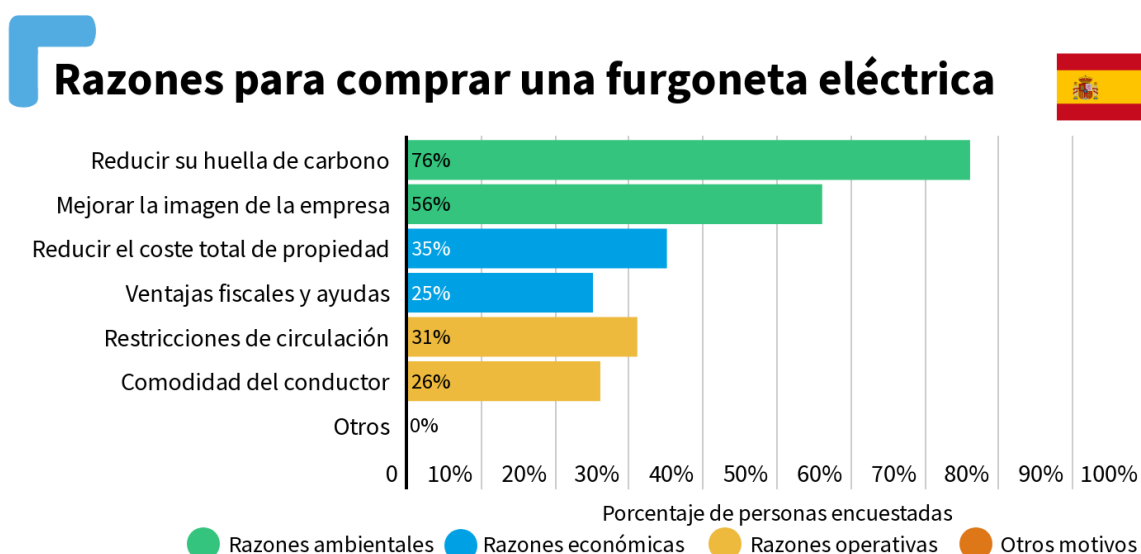


Gráfico 2: Razones a favor de la compra de furgonetas eléctricas en España

Razones para comprar una furgoneta eléctrica

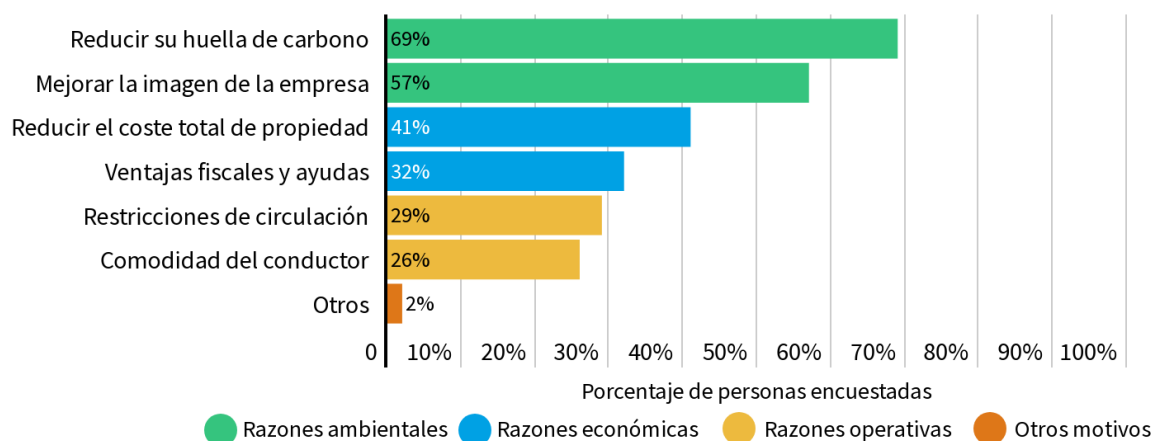


Gráfico 3: Razones a favor de la compra de furgonetas eléctricas en Francia, Alemania, Italia, Polonia, España y el Reino Unido

Las tres razones principales para no elegir la furgoneta eléctrica en España son el precio de compra, la falta de autonomía y la falta de oferta de modelos de este tipo de vehículos [para el conjunto de encuestados, las principales razones son: la falta de autonomía, el precio de compra, y la carencia de una infraestructura de recarga pública].

Razones para no comprar una furgoneta eléctrica

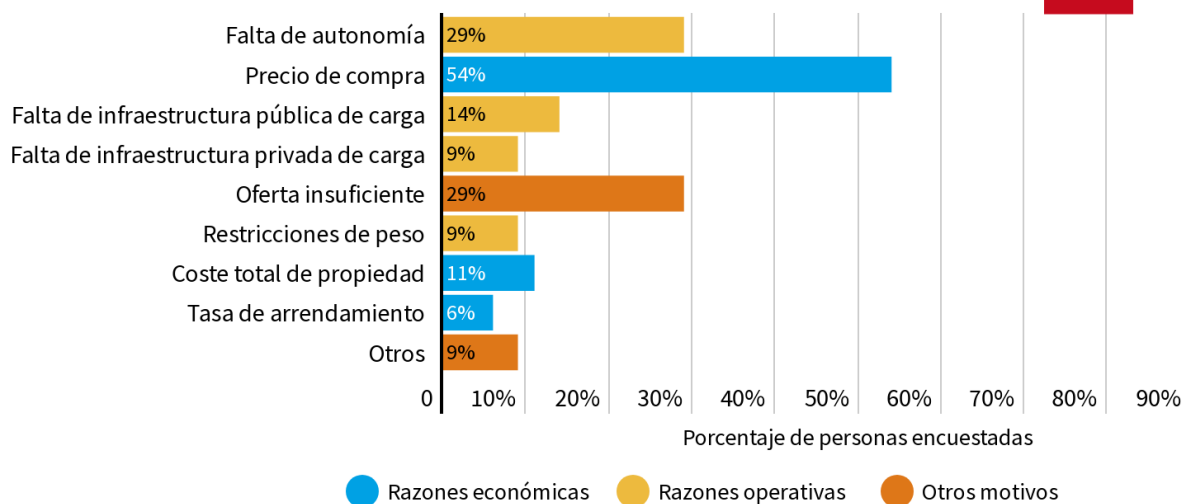


Gráfico 4: Razones en contra de la compra de furgonetas eléctricas en España

Razones para no comprar una furgoneta eléctrica

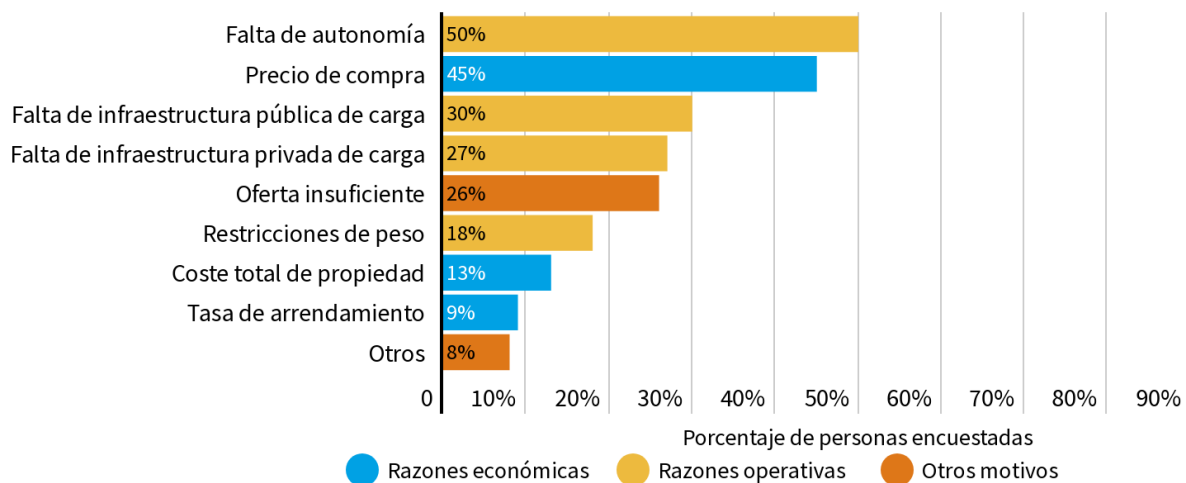


Gráfico 5: Razones en contra de la compra de furgonetas eléctricas en Francia, Alemania, Italia, Polonia, España y el Reino Unido

3. Coste total de propiedad (resultados sujetos a cambios)

El coste total de propiedad (TCO) para las furgonetas diésel y eléctricas, tanto ligeras como pesadas, se calculó en base a varias categorías de usuarios finales. Los principales parámetros son la duración media de la propiedad (de 5 años para todas las categorías de usuarios finales, excepto para los servicios de alquiler a corto plazo) y el kilometraje anual. Estos parámetros se calculan a partir de los datos proporcionados por todos los usuarios encuestados, no solo por los de España¹. De esta manera, las diferencias entre países en relación al TCO se deben a los diferentes precios del gasóleo y de la electricidad, a la disparidad en los gastos de matriculación o en las subvenciones a la compra, etc.

Categoría de usuario	Años en propiedad	Distancia anual (km)
Todas las personas encuestadas	5	37,700
Particular	5	32,400
Alquiler a corto plazo	4	41,800
Alquiler a largo plazo	4	41,400
Business-to-Business (B2B)	5	39,500
Business-to-Consumer (B2C)	5	51,300
De uso profesional (usuarios que no se dediquen al transporte de mercancías)	5	33,000

Tabla 1: Perfiles de usuarios de furgonetas utilizados en el modelo de cálculo del TCO

De acuerdo a la modelización de T&E sobre el coste total de propiedad, en España, teniendo en cuenta las ayudas públicas a la compra, las furgonetas eléctricas ya cuestan menos o lo mismo que las furgonetas diésel para todos los grupos de usuarios.

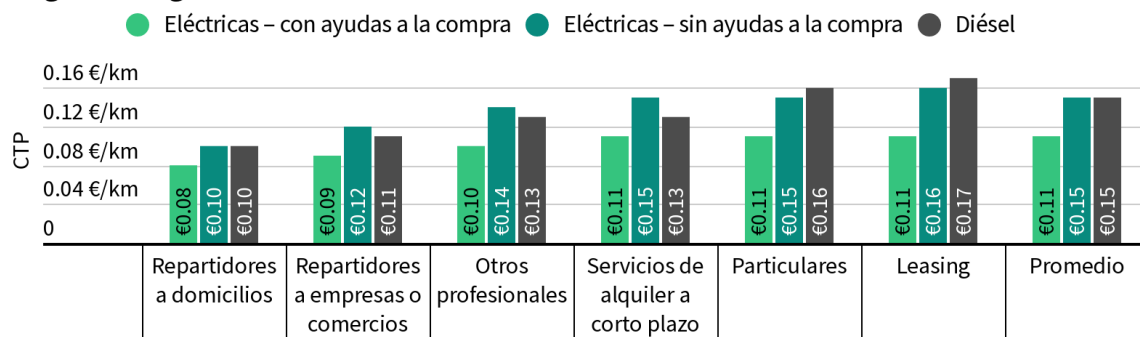
Sin subsidios para la compra, todavía no se alcanza la paridad en el TCO en el caso de las furgonetas ligeras de usuarios profesionales. Esto se debe a que éstos se benefician de la devolución parcial por el gasóleo de uso profesional que contempla la normativa sobre el Impuesto Especial de Hidrocarburos. Los usuarios privados de furgonetas no se benefician de tal compensación. Como consecuencia, la paridad del TCO, que ya es un hecho para los usuarios privados en España, tendrá que esperar para los profesionales.

¹ Esto es así porque hay muy pocas personas encuestadas para cada categoría de usuarios dentro de cada grupo, por lo que los resultados no resultarían fiables a nivel estadístico.

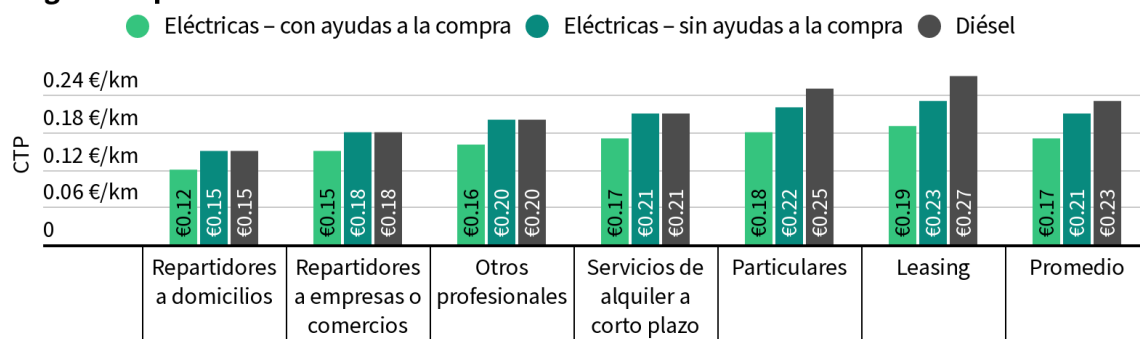
TCO promedio en 2022 por categoría de usuario



Furgonetas ligeras



Furgonetas pesadas

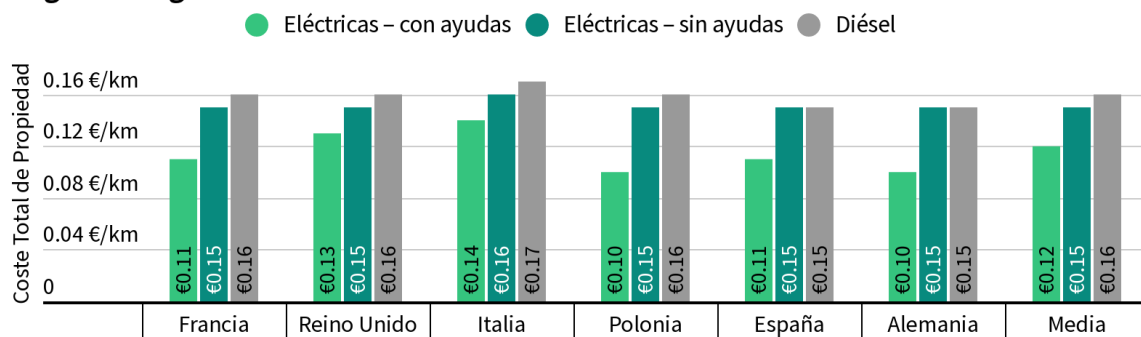


Fuente: considerando 4 años de propiedad para servicios de alquiler a corto plazo y el leasing, y 5 años para el resto de grupos de usuarios.

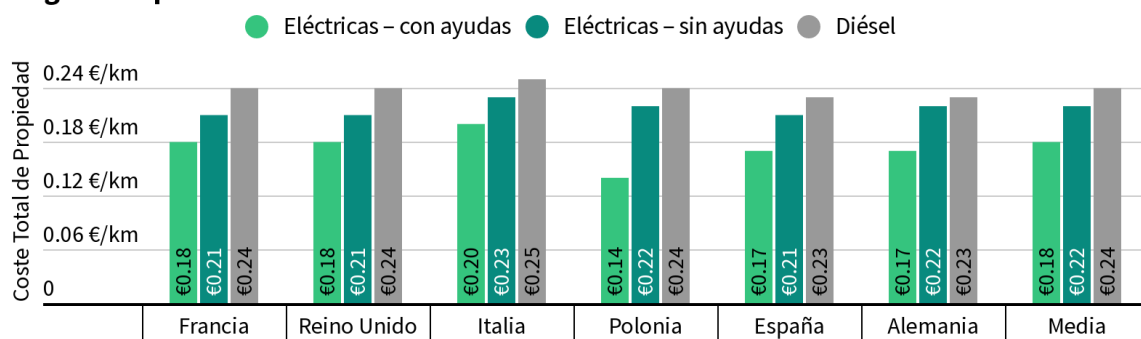
Gráfico 6: TCO en €/km de las furgonetas eléctricas y diésel en España en 2022

En Europa, las furgonetas eléctricas ya son más baratas en 2022

Furgonetas ligeras



Furgonetas pesadas



Fuente: considerando 4 años de propiedad para servicios de alquiler a corto plazo, y 5 años para el resto de grupos de usuarios

Gráfico 7: TCO medio de las furgonetas eléctricas y diésel en los seis países donde se realizó la encuesta en 2022

4. Ideas clave

¿Qué podría suponer para España [y para la UE] adoptar los objetivos que propone T&E en lugar de los planteados en la propuesta de la Comisión Europea? [los datos entre corchetes corresponden a la media de los seis países]:

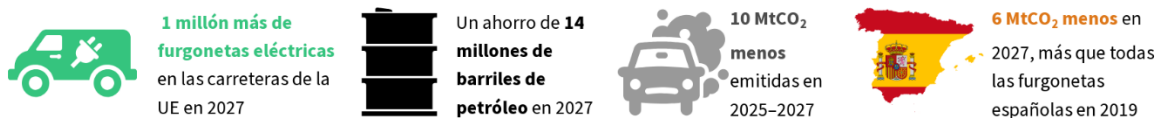
- Para las furgonetas eléctricas: 0,2 millones de furgonetas eléctricas más en las carreteras españolas en 2030. [2,4 millones en la UE]
- En términos de reducción del TCO: 1.600 millones de euros entre 2025 y 2030. [13 100 millones de euros en la UE].

- En términos de ahorro de combustibles fósiles: 4 millones de barriles de diésel entre 2025-2030. [101 millones en la UE]
- Ahorro en materia de emisiones: 0,5 MtCO₂ evitadas en 2030; 1,5 MtCO₂ evitadas entre 2025-2030. [2030: 12.8 MtCO₂, 2025-2030: 42.3 MtCO₂]

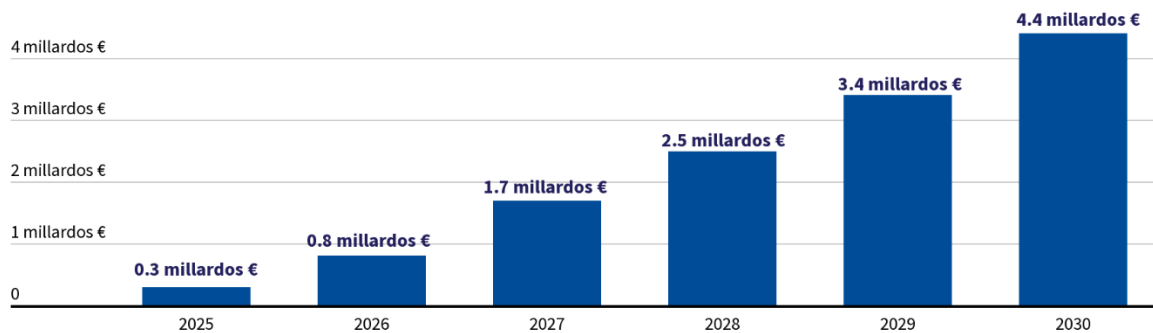
El siguiente gráfico muestra el impacto de optar por la propuesta de la Comisión Europea en lugar de los objetivos de T&E.

Unos objetivos más estrictos para las furgonetas eléctricas ahorrarían emisiones, petróleo y dinero a la UE

En comparación con la propuesta de la Comisión Europea, los objetivos propuestos por T&E conducirían a:



Ahorro de costes para las empresas europeas



Fuente: Modelización EUTRM por T&E de la propuesta de la CE y objetivos de T&E y modelización de TCO. El ahorro en el coste total de propiedad por furgoneta se supone constante a partir de 2027. **Ámbito de aplicación:** UE27