

# Fleet forward: powering the transition to electric mobility

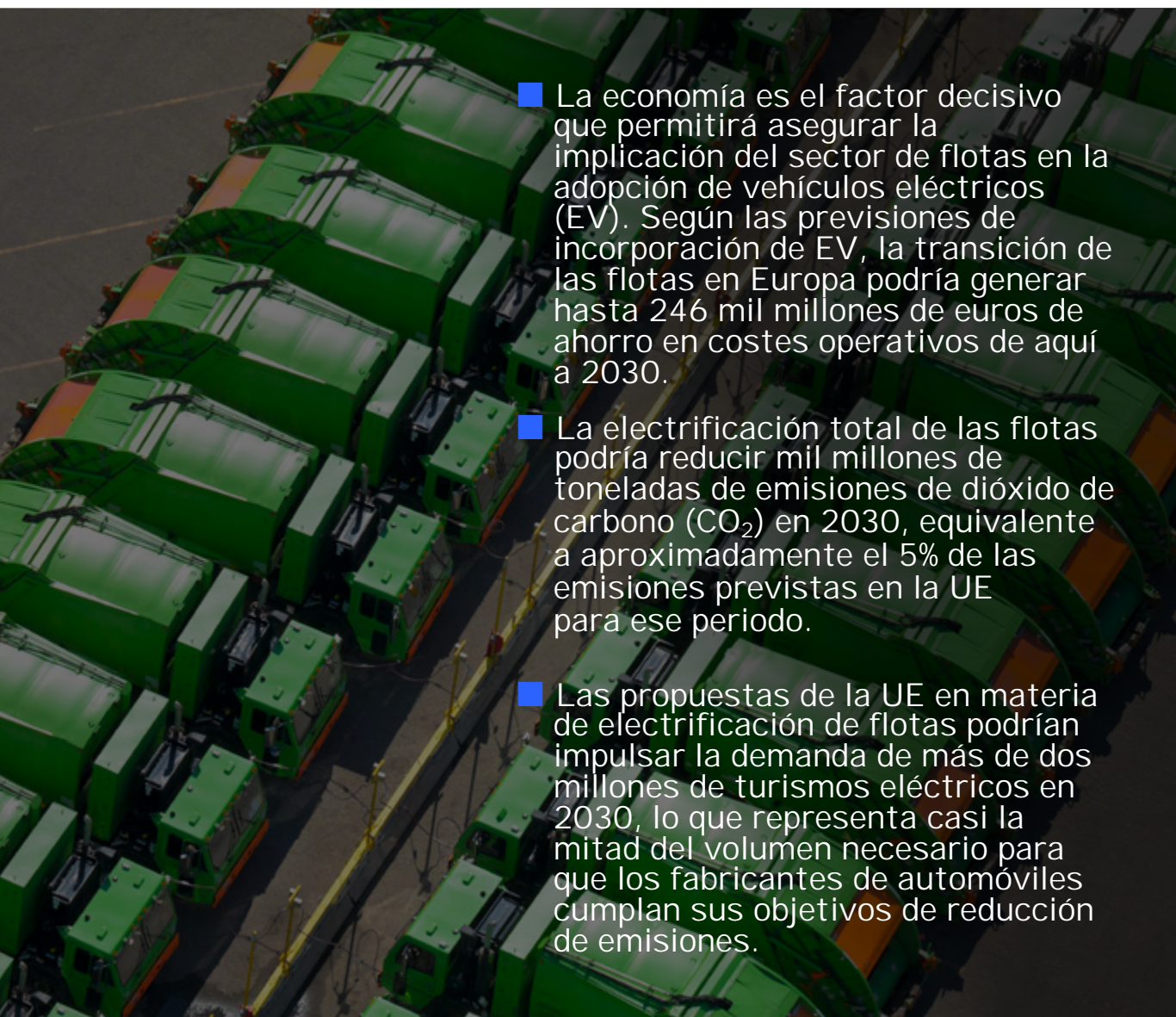
Una hoja de ruta para impulsar la electrificación de las flotas en Europa

Resumen ejecutivo | EY España  
Abril 2026

Una colaboración entre:



# Resumen ejecutivo



- La economía es el factor decisivo que permitirá asegurar la implicación del sector de flotas en la adopción de vehículos eléctricos (EV). Según las previsiones de incorporación de EV, la transición de las flotas en Europa podría generar hasta 246 mil millones de euros de ahorro en costes operativos de aquí a 2030.
- La electrificación total de las flotas podría reducir mil millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en 2030, equivalente a aproximadamente el 5% de las emisiones previstas en la UE para ese periodo.
- Las propuestas de la UE en materia de electrificación de flotas podrían impulsar la demanda de más de dos millones de turismos eléctricos en 2030, lo que representa casi la mitad del volumen necesario para que los fabricantes de automóviles cumplan sus objetivos de reducción de emisiones.

## El potencial de la electrificación de flotas

La industria del automóvil atraviesa una transformación profunda a medida que los sistemas de propulsión evolucionan desde los motores de combustión interna (ICE) hacia soluciones eléctricas. Este cambio está reconfigurando fábricas, cadenas de suministro y modelos de negocio. Aun así, las flotas corporativas tienen el potencial de convertirse en uno de los vectores más determinantes de esta transición.

En esta misma línea, las flotas corporativas abarcan distintos tipos de vehículos y modelos de negocio. Incluyen coches de empresa, vehículos de alquiler, taxis y servicios de transporte bajo demanda, reparto de última milla y distribución urbana, autobuses y autocares, vehículos especializados y transporte de larga distancia vinculado a la logística.

En Europa, las flotas corporativas representan alrededor del 60% de las matriculaciones de turismos y prácticamente la totalidad de las ventas de furgonetas, autobuses y camiones.<sup>1</sup> Además, ya aportan una parte relevante al avance de la electrificación. Aunque actualmente se están evaluando nuevas medidas regulatorias

para impulsar la demanda, diversas políticas específicas, como incentivos fiscales en Bélgica y Reino Unido, sistemas de cuotas y sanciones en Francia, restricciones de acceso en zonas urbanas en los Países Bajos o ventajas como estacionamiento preferente y uso de carriles bus en Noruega, han demostrado ser eficaces para acelerar la sustitución de vehículos de combustión por eléctricos.

En este contexto, las flotas de vehículos corporativos son determinantes porque realizan la mayor parte de los kilómetros. Los turismos de flota generan en torno al 45% de las emisiones directas de CO<sub>2</sub> del transporte por carretera. Los vehículos comerciales ligeros (LCV) representan aproximadamente el 12%, mientras que camiones y autobuses suponen el 27%. La electrificación total de las flotas puede reducir alrededor de mil millones de toneladas de CO<sub>2</sub> de aquí a 2030,<sup>3</sup> equivalente a cerca del 5% de las emisiones previstas en la UE y el Reino Unido entre 2025 y 2030. Este avance constituiría un paso clave para alcanzar los objetivos establecidos en el marco legislativo europeo Fit for 55 y el Green Deal.

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52025DC0096>.

<sup>2</sup> <https://www.destatis.de/Europa/EN/Topic/Environment-energy/CarbonDioxideRoadTransport.html>. Supongamos que el 50 % de las furgonetas ligeras (LCV) son propiedad de empresas.

<sup>3</sup> Análisis de EY. Las emisiones de CO<sub>2</sub> evitadas se calculan sobre la base de emisiones en el tubo de escape (tank-to-wheel), suponiendo que la flota actual de vehículos está totalmente electrificada en 2030. Las emisiones anuales evitadas se estiman multiplicando el parque de turismos, furgonetas y camiones por el kilometraje anual específico de cada segmento y las hipótesis de consumo de diésel, utilizando un factor de emisión del diésel de 2,70 kgCO<sub>2</sub>/L.

Sin embargo, el argumento a favor de la electrificación de las flotas no es solo medioambiental. También es económico y estratégico a la vez que genera beneficios para todos los actores implicados.

- Para los operadores de flotas, la electrificación podría aportar hasta 246 mil millones de euros de ahorro acumulado de aquí a 2030, gracias a una reducción del 50% al 70% en los costes de energía y del 20% al 40% en los gastos de mantenimiento programado. Estos ahorros son relevantes ya que los costes operativos representan entre el 60% y el 75% del coste total de propiedad (TCO). Si se abordan otras barreras, como el elevado coste de adquisición o la incertidumbre sobre los valores residuales, mediante subvenciones específicas y mecanismos de gestión del riesgo, los beneficios económicos pueden ser aún mayores.
- Para los proveedores de infraestructura y las entidades financieras, existe la perspectiva de una demanda estable y de gran volumen, junto con flujos de ingresos estables.
- Para las compañías de renting, el desarrollo de soluciones integradas de movilidad eléctrica, como paquetes que combinan vehículo y punto de carga por una cuota mensual fija, podría ser la vía de crecimiento para la próxima década.
- Para los fabricantes europeos, la electrificación de las flotas podría suponer un cambio decisivo. Según un estudio reciente de Transport & Environment, las propuestas regulatorias de la UE para electrificar las flotas podrían impulsar la demanda de aproximadamente dos

millones de coches eléctricos para 2030<sup>4</sup>, lo que representa casi la mitad del volumen que los fabricantes necesitan para cumplir sus objetivos de emisiones.

- Para los operadores de infraestructura de puntos de recarga (CPO), la recarga de flotas se prevé que genere entre tres y cinco veces más volumen que la carga pública. Los contratos corporativos de recarga a largo plazo también ofrecerán flujos de ingresos seguros y previsibles.
- Para el sistema energético europeo, los EV pueden actuar como una carga flexible capaz de absorber generación renovable. De este modo, las flotas pueden contribuir a estabilizar las redes eléctricas, reducir la necesidad de invertir en nuevas infraestructuras y convertirse, a su vez, en pilares del futuro energético limpio y seguro de Europa.

El impulso es real, aunque por ahora se sostiene en subvenciones fiscales y otros programas de incentivos que influyen en la dinámica natural de la oferta y la demanda.

En Noruega, alrededor del 90% de las nuevas matriculaciones en el mercado corporativo son de vehículos de cero emisiones<sup>5</sup>. En Alemania, más del 70% de los registros de vehículos eléctricos de batería (BEV) corresponden a coches de empresa o de renting, y más del 60% en Suecia<sup>6</sup>. En Países Bajos, impulsado por el fin de las exenciones fiscales para furgonetas ICE y la implantación de zonas de cero emisiones (ZEZ), las furgonetas eléctricas representaban el 44% de las nuevas ventas de LCV en enero de 2025.

El mercado belga también avanza con fuerza. En 2024, el 40% de las matriculaciones de coches de empresa fueron totalmente eléctricos, una proporción cuatro veces superior a la de los compradores particulares<sup>7</sup>. A partir de 2026, solo los coches de empresa eléctricos podrán acceder a ventajas fiscales, mientras que los vehículos ICE afrontarán un aumento en la tributación en especie (Benefit in Kind, BiK).

Las señales regulatorias son diversas, pero evolucionan. En el lado positivo, la propuesta de Reglamento sobre Vehículos Corporativos Limpios, incluida en el Automotive Package de la Comisión Europea, establecería objetivos nacionales vinculantes para que las grandes empresas aceleren la incorporación de vehículos de cero y bajas emisiones a partir de 2030. Esta iniciativa se enmarca en una ambición más amplia de reducir de forma significativa las emisiones del transporte, ampliar las ZEZ y movilizar inversiones multimillonarias en infraestructura de recarga. Combinada con el nuevo European Grids Package, que impulsa la preparación de las redes mediante planificación estratégica y agilización de los procesos de autorización, estas medidas representan un avance decisivo hacia una movilidad electrificada.

Al mismo tiempo, la posibilidad de revisiones aceleradas de marcos regulatorios clave, como la normativa de CO<sub>2</sub>,<sup>8</sup> introduce incertidumbre en un momento crítico. A medida que la electrificación escala, es esencial que las medidas de política dirigidas tanto a la oferta como a la demanda se mantengan coherentes, previsibles y complementarias, transmitiendo señales claras y estables a fabricantes, inversores y clientes.

La economía y la innovación convergen. Nuevos modelos de negocio, como los paquetes integrados de movilidad eléctrica, la movilidad compartida y los servicios de flexibilidad, están ganando presencia. Las plataformas digitales, la carga inteligente, que permite gestionar de forma eficiente la potencia y el momento de la carga, y el potencial emergente de la gestión energética, el almacenamiento en baterías in situ, los contratos energéticos innovadores y las tecnologías vehicle-to-grid (V2G) pueden generar vías alternativas de ingresos.

A su vez, los programas de certificación del estado de salud de las baterías (SoH) están reforzando la confianza, la seguridad, el valor y la sostenibilidad a lo largo de todo el ciclo de vida de la batería, desde la adquisición y el uso hasta la reutilización y el reciclaje.

<sup>4</sup> <https://www.transportenvironment.org/articles/corporate-fleets-and-the-eu-automotive-industrial-plan>

<sup>5</sup> <https://www.acea.auto/news/incentives-not-knee-jerk-mandates-key-to-boosting-uptake-of-corporate-zero-emission-cars/>

<sup>6</sup> <https://www.ctek.com/ctek-magazine/how-fleet-benefits-are-powering-ev-adoption-across-europe>.

<sup>7</sup> <https://theicct.org/belgiums-tax-incentives-drive-electric-vehicles-in-corporate-fleets-may25/>

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02019R0631-20231203>.

# Oportunidades y desafíos

A pesar de contar con palancas sólidas, la electrificación de las flotas podría avanzar más rápido. En Francia, por ejemplo, solo una cuarta parte de las empresas obligadas a cumplir con Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) estaban alcanzando sus cuotas de renovación con EV en 2025<sup>9</sup> pero, una vez que el nuevo régimen de impuestos y penalizaciones entró en vigor en 2025, la adopción de EV en flotas se aceleró de forma visible. Los BEV alcanzaron el 27% de las matriculaciones de flota en diciembre de 2025, lo que contribuyó a que los BEV llegaran al 20% del mercado anual.<sup>10</sup>

Aun así, persisten obstáculos. Entre ellos figuran la fragmentación de políticas e incentivos, los costes iniciales de los vehículos y los precios más elevados de la carga pública frente a la privada. También influyen la incertidumbre sobre la demanda de segunda mano, la depreciación del valor residual y las complejidades operativas. Algunos países afrontan dificultades ligadas al ritmo de refuerzo de las redes y al acceso necesario para desplegar infraestructura de recarga.

Si Europa quiere consolidar una ventaja competitiva, debe llevar a escala las soluciones de flota que ya han demostrado ser efectivas. Esto implica incentivos bien diseñados que combinen medidas fiscales y económicas, una regulación sólida que aporte certidumbre a largo plazo y un uso innovador de la financiación, junto con elementos habilitadores que permitan que la electrificación funcione. Los centros de recarga en los principales corredores viarios, las plataformas integradas de datos, la prioridad a los vehículos de cero emisiones (ZEV) en las licitaciones públicas y los servicios de flexibilidad son los elementos clave que se necesitan con urgencia para generar confianza y llevar la electrificación de las flotas corporativas a escala.

Las ventajas son claras: menores costes, una posición más sólida en los mercados globales y una reducción significativa de emisiones. La cuestión no es si actuar, sino con qué rapidez puede avanzar el sector.

<sup>9</sup> [https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE\\_202502\\_Bilan-LOM.pdf](https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE_202502_Bilan-LOM.pdf)

<sup>10</sup> [https://www.aaa-data.fr/wp-content/uploads/2026/01/CP\\_1er\\_janvier-2026\\_AAA\\_DATA.pdf](https://www.aaa-data.fr/wp-content/uploads/2026/01/CP_1er_janvier-2026_AAA_DATA.pdf)

## Próximas acciones para la electrificación de flotas

**Operadores de flotas.** Para acelerar, los operadores de flotas deben identificar el caso de negocio de la electrificación e implantar una recarga planificada en función de la operativa, alineada con las rutas y los tiempos de parada. Para iniciar, deben abrir los depósitos a la recarga pública o de terceros cuando sea viable e integrar sistemas de gestión energética (EMS) con soluciones de reembolso y flexibilidad, como respuesta de la demanda, V1G o V2G.

**Empresas energéticas.** Para acelerar, las empresas energéticas deben facilitar datos transparentes cuando sea técnicamente posible y eficiente en costes, permitir a los consumidores evaluar la capacidad de conexión hasta el nivel de baja tensión, escalar acuerdos de conexión flexible (por ejemplo, acceso no firme), con incentivos y desplegar tarifas por franjas horarias y programas de flexibilidad para vehículos eléctricos. Para iniciar, deben digitalizar e integrar los procesos de conexión a red para agilizar las aprobaciones.

**Fabricantes (OEMs).** Para acelerar, los fabricantes deben fijar calendarios claros para el despliegue del Megawatt Charging System (MCS) y formar a las flotas sobre el estado de salud de las baterías (SoH), las estrategias de recarga y sus implicaciones operativas. Para iniciar, deben publicar curvas de consumo energético por ciclo de uso y facilitar transparencia sobre el SoH de las baterías, además de desarrollar conjuntamente interfaces de programación de aplicaciones (API) de recarga inteligente con operadores de puntos de recarga (CPO) y proveedores de EMS.

**CPO y promotores de hubs de recarga.** Para acelerar, los CPO y promotores de hubs de recarga deben formar a las flotas sobre la tecnología del vehículo eléctrico, la operativa de recarga y sus beneficios en coste total. Para iniciar, deben construir hubs de recarga para camiones basados en sistemas de reserva cerca de los principales clústeres logísticos e integrar almacenamiento y energías renovables in situ, junto con la estandarización de servicios para conductores y acuerdos de nivel de servicio (SLA) vinculados a la disponibilidad operativa.

**Compañías de financiación y leasing.** Para acelerar, las compañías de financiación y leasing deben escalar el leasing de cargadores y las soluciones agrupadas de Flexibility-as-a-Service. Para iniciar, deben incorporar garantías de disponibilidad operativa y esquemas de precios vinculados al rendimiento, así como apoyar a los depósitos de pymes mediante soluciones respaldadas por subvenciones y estructuras de financiación simplificadas.

**Responsables políticos y reguladores.** Para acelerar, los responsables políticos y reguladores deben incentivar los vehículos eléctricos y reducir los recargos aplicados a la electricidad, acelerar permisos y refuerzos de red para la recarga de camiones en los corredores TEN-T y aplicar exenciones de peajes Eurovignette para vehículos de cero emisiones. Para iniciar, deben establecer objetivos obligatorios para flotas de vehículos de cero emisiones (ZEV), armonizar los estándares de recarga para vehículos comerciales pesados (HCV) y publicar una estrategia de corto plazo para camiones, además de establecer normas sobre V2G y reciclaje de baterías.



# España: una base económica sólida para la electrificación de flotas corporativas

## Cifras clave para el mercado español

**7.800 M€**

de ahorro anual en costes operativos

**15 TWh**

de nueva demanda eléctrica gestionable

**5 bn litros**

de diésel desplazados al año.

**13,5 Mt**

de CO<sub>2</sub> evitadas anualmente

Nota: Escenario modelizado por EY Insights para el año 2030.  
Los datos de emisiones de CO<sub>2</sub> representan emisiones directas.  
TWh = teravatios hora; Mt = millones de toneladas.


## Base económica de la electrificación

En el caso de España, las conclusiones principales del estudio son aplicables al contexto nacional, aunque con un perfil propio. Así, en el mercado español, el atractivo económico de la electrificación de flotas se apoya menos en incentivos fiscales excepcionales y más en factores estructurales, en particular el peso de las flotas corporativas, la elevada utilización de los vehículos y las diferencias de costes operativos entre tecnologías.

Bajo los escenarios modelizados por EY, alineados con el marco metodológico de este informe de EY en colaboración con Eurelectric, la electrificación progresiva de las flotas corporativas en España podría generar en torno a 7.800 millones de euros anuales en ahorro de costes operativos en 2030. Este ahorro agregado se explica principalmente por la reducción de los costes energéticos y de mantenimiento, que adquieren mayor relevancia a medida que aumenta el kilometraje anual de los vehículos de flota.

Desde una perspectiva de sistema, estos escenarios implican el desplazamiento de aproximadamente 5.000 millones de litros de diésel al año, lo que permitiría evitar en torno a 13,5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> anuales en emisiones directas del transporte por carretera. Al mismo tiempo, la electrificación de las flotas supondría alrededor de 15 TWh anuales de nueva demanda eléctrica en 2030, una demanda predecible y gestionable, compatible con un sistema eléctrico con una elevada penetración de energías renovables.

El análisis por segmentos muestra que el mayor potencial económico se concentra en los turismos corporativos y en los vehículos comerciales ligeros de alta utilización. En el caso de los turismos de flota, los vehículos eléctricos presentan una ventaja operativa cercana al 41% frente a los vehículos de combustión interna, lo que se traduce en ahorros medios del orden de 2.500 euros por vehículo y año en perfiles de uso habituales en empresa. En los vehículos comerciales ligeros, donde los kilometrajes son más elevados, la reducción de costes operativos alcanza en promedio el 37%, con ahorros cercanos a 4.000 euros por vehículo y año.



En los segmentos de transporte pesado, los resultados sitúan actualmente los costes operativos de los camiones eléctricos cerca de la paridad con el diésel en escenarios base. No obstante, el análisis pone de manifiesto una elevada sensibilidad a las decisiones de implantación, especialmente en lo relativo a la planificación de la recarga, la priorización de soluciones de recarga prioritaria en depósito y la asignación eficiente de los costes de infraestructura, factores que serán determinantes para la consolidación del caso de negocio en este segmento.



[Accede al informe completo](#)

## EY | Building a better working world

En EY trabajamos para construir un mundo que funcione mejor, ayudando a crear valor a largo plazo para los clientes, las personas, la sociedad y generar confianza en los mercados de capital.

Gracias al conocimiento y la tecnología, los equipos de EY, en más de 150 países, generan confianza y ayudan a las compañías a crecer, transformarse y operar.

EY es líder mundial en servicios de auditoría, fiscalidad, estrategia, asesoramiento en transacciones y servicios de consultoría. Nuestros profesionales hacen las mejores preguntas para encontrar nuevas respuestas a los desafíos a los que nos enfrentamos en el entorno actual.

### All in to shape the future with confidence.

EY hace referencia a la organización internacional y podría referirse a una o varias de las empresas de Ernst & Young Global Limited y cada una de ellas es una persona jurídica independiente. Ernst & Young Global Limited es una sociedad británica de responsabilidad limitada por garantía (company limited by guarantee) y no presta servicios a clientes. La información sobre cómo EY recopila y utiliza datos personales y su correspondiente descripción sobre los derechos de las personas en virtud de la legislación vigente en materia de protección de datos, están disponibles en [ey.com/es\\_es/legal-and-privacy](https://ey.com/es_es/legal-and-privacy). Las firmas miembros de EY no ejercen la abogacía donde lo prohíban las leyes locales. Para obtener más información sobre nuestra organización, visite [ey.com/en\\_gl](https://ey.com/en_gl).

© 2026 Ernst & Young, S.L.

Todos los derechos reservados.

Este material se ha preparado únicamente con fines informativos generales y no debe considerarse como asesoramiento contable, fiscal o profesional. Consulte a sus asesores para obtener consejos específicos.

[ey.com/es\\_es](https://ey.com/es_es)

## Contacto

Xavier Ferré  
Socio Responsable de Automoción y Transporte  
en EY España  
[francisco.javier.ferre.cabre@ey.com](mailto:francisco.javier.ferre.cabre@ey.com)

Josep Martí  
Socio de Auditoría, co-responsable del sector  
Automoción y Transporte en EY España.  
[Josep.MartiTarancon@es.ey.com](mailto:Josep.MartiTarancon@es.ey.com)

