

España supera los 600.000 coches eléctricos e híbridos enchufables tras el subidón de 2025

- Del total, 225.000 unidades se matricularon durante el pasado año, lo que implica casi el 41% de todo el parque con enchufe.



La cuota aumenta pero sigue siendo insuficiente.

<https://elperiodicodelaenergia.com/espana-supera-los-600-000-coches-electricos-e-hibridos-enchufables-tras-e...>

Karam El Shenawy

Miércoles, 07 enero 2026

Del total, 225.000 unidades se matricularon durante el pasado año, lo que implica casi el 41% de todo el parque con enchufe

En 1946, cuando el ingeniero sevillano Francisco Domínguez-Adame matriculó el DAR, considerado **el primer coche eléctrico español**, aquello era casi una excentricidad tecnológica en un país sin apenas coches y con escasez de combustible. Décadas después, los primeros híbridos (y más tarde los híbridos enchufables) llegaron con cuentagotas, hasta el punto de que en el **año 2000 solo se matricularon 11 unidades del pionero Toyota Prius en España**.

Hoy el escenario es irreconocible: **España ha superado los 600.000 vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables en circulación**, según un análisis de Bipi a partir de datos de matriculaciones y estadísticas de la DGT. De ese parque total, en torno a 250.000 coches con enchufe se matricularon en 2025, lo que supone aproximadamente el 41% de todos los modelos enchufables que circulan actualmente por el país.

Y es que el 2025 ha sido un año de récord, con 225.000 matriculaciones de coches con cable, casi el doble que las registradas el ejercicio anterior, cuando se matricularon menos de 120.000 unidades. Aun así, **la penetración sigue siendo modesta** si se mira el conjunto del parque: los 420.811 coches con enchufe contabilizados por la DGT a 31 de diciembre de 2024 representaban apenas el 1,66% de

los 25,24 millones de turismos que circulan en España. Es decir, el mercado acelera, pero todavía hablamos de una minoría frente al dominio absoluto de los motores térmicos.

Madrid tira del carro (y el resto le sigue de lejos)

El crecimiento tampoco es homogéneo: el coche con enchufe penetra a distintas velocidades según la comunidad autónoma. **Madrid es, con mucha diferencia, el principal mercado, con un 42%** de todo el parque nacional de eléctricos e híbridos enchufables.

Tras la capital se sitúan Cataluña, que concentra el 15,3% de los coches con enchufe, y la Comunidad Valenciana, con un 8,5%. En el otro extremo, Ceuta, Melilla, La Rioja, Extremadura y Cantabria figuran entre las regiones con menor presencia relativa de este tipo de vehículos, lo que delata una España de dos velocidades en la electrificación del parque.

El reto del PNIEC para 2030

Si el crecimiento de 2025 impresiona, el verdadero examen está a la vuelta de la esquina: la actualización del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) fija un **objetivo de unos 5,5 millones de vehículos eléctricos en 2030**, incluyendo turismos, furgonetas, autobuses y motos. Eso implica **multiplicar por casi 9 el parque actual de coches** con enchufe en apenas cinco años.

El propio sector considera ese **objetivo muy difícil de alcanzar con las tendencias actuales**, por la lenta expansión de la infraestructura de recarga y la brecha de precio respecto a los modelos de combustión. Para acercarse a ese horizonte harán falta más puntos de carga (hoy claramente insuficientes frente a la media europea), estabilidad en los planes de ayuda y fórmulas alternativas como la suscripción de vehículos.

Europa no mata la combustión, pero el enchufe marca el paso

El contexto regulatorio europeo añade matices importantes al debate. La UE ha dado marcha atrás en la idea de prohibir por completo los motores de combustión a partir de 2035, abriendo la puerta a que sigan matriculándose vehículos térmicos que utilicen combustibles neutros en carbono o sintéticos. Esa rectificación relaja la presión sobre la industria, pero no cambia el fondo del problema: el **transporte por carretera sigue siendo uno de los grandes focos de emisiones** y la electrificación es la vía más directa para recortarlas.

En la práctica, la decisión europea introduce más incertidumbre para el comprador que duda entre un térmico, un híbrido enchufable o un eléctrico puro, pero no resta relevancia a los enchufables en el corto y medio plazo. Más bien lo contrario: los datos de 2025 muestran que, cuando se alinean oferta, incentivos y disponibilidad de producto, **el mercado responde y los coches con enchufe pueden ganar cuota a gran velocidad**.