

ANÁLISIS CRIMINOLÓGICO

El impuesto por kilometraje al coche eléctrico: por qué el odómetro gana a la electricidad y a qué fraudes abre la puerta

Reino Unido prepara para 2028 un impuesto que grava el uso del coche eléctrico por kilómetro recorrido, no por energía consumida. Una comparativa con Nueva Zelanda, Noruega y Países Bajos permite entender por qué se elige ese modelo, y por qué el verdadero problema para la prevención del fraude ya no es el cuentakilómetros en sí, sino la ausencia de un sistema que contraste esa cifra con el resto de la huella digital que genera cada vehículo.

1. El punto de partida: de gravar el combustible a gravar el kilómetro

Reino Unido ha planteado la introducción de la Electric Vehicle Excise Duty (eVED), un nuevo tributo cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de abril de 2028 y que gravaría el uso de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables en función de los kilómetros recorridos. La medida busca compensar la caída progresiva de la recaudación por impuestos al carburante a medida que los motores de combustión desaparecen del parque circulante. Conviene subrayar que el diseño descrito en este artículo procede de la consulta pública cerrada en marzo de 2026: es el modelo respaldado por el Gobierno británico, pero su articulado definitivo podría matizarse antes de la entrada en vigor.

Según recoge Renting Automoción en su análisis del impacto sobre las flotas, la tasa se fijará en 3 peniques por milla para vehículos eléctricos (en torno a 2,2 céntimos de euro por kilómetro) y 1,5 peniques por milla para híbridos enchufables (aproximadamente 1,1 céntimos de euro por kilómetro), una diferencia que responde a que estos últimos siguen aportando cierta recaudación vía combustible. Para una flota de 100 vehículos eléctricos que recorra 40.000 kilómetros anuales, el sobre coste rondaría los 87.000 euros al año.

Fuente: Renting Automoción, "¿Se acabó la ventaja fiscal del coche eléctrico? Reino Unido prepara un impuesto por uso que inquieta a las flotas", 23 de julio de 2026.

2. Lo que dice la consulta y la respuesta del Parlamento británico

El diseño del eVED procede de la consulta pública lanzada por HM Treasury en noviembre de 2025 y cerrada en marzo de 2026, con más de 5.000 respuestas recibidas. La consulta plantea un modelo basado en la autodeclaración del kilometraje y su posterior regularización anual, siendo esta la opción respaldada por el Gobierno británico. El propio documento de consulta y la nota informativa de la House of Commons Library describen los elementos centrales del sistema tal y como se ha planteado:

- El impuesto se administra junto al VED (impuesto de circulación) ya existente, a través de la DVLA.
- Cada año, al renovar el VED, el conductor declara la lectura del cuentakilómetros y estima los kilómetros que prevé recorrer en el periodo siguiente; paga por adelantado (mensual, semestral o anual).
- Al finalizar el periodo, se coteja la estimación con la lectura real, tomada en la ITV (MOT) anual, y se regulariza la diferencia.
- Los vehículos de menos de tres años, que no pasan ITV, solo declaran una estimación sin verificación adicional — el Parlamento descartó, tras la consulta, exigir inspecciones de kilometraje específicas para este colectivo.

- El propio Gobierno declara expresamente que el sistema no exigirá dispositivos de rastreo (GPS) ni informar de dónde o cuándo se ha circulado, y que el eVED se pagará también por los kilómetros recorridos fuera del Reino Unido.
- Se contempla una opción voluntaria de "vehículo conectado", mediante la cual quien lo desee podrá enviar el kilometraje directamente desde la telemática del coche, sin que sea obligatorio.

Fuentes: HM Treasury, Consultation on the Introduction of Electric Vehicle Excise Duty (eVED), noviembre 2025; House of Commons Library, "Electric vehicle excise duty (eVED)", briefing CBP-10607; GOV.UK, ficha oficial de la medida.

3. Comparativa internacional: cuatro países, cuatro respuestas

Reino Unido no es un caso aislado. Otros mercados con alta penetración de vehículo eléctrico se enfrentan al mismo problema —la erosión de la recaudación ligada al combustible— y han optado por soluciones distintas, con matices que resultan reveladores sobre el propio diseño británico.

País	Instrumento	Base de cálculo	Diferenciación por peso/masa	Verificación	Estado / arranque
Reino Unido	eVED (electric Vehicle Excise Duty)	Kilometraje (odómetro)	No — solo BEV vs. PHEV	ITV (MOT) anual + autodeclaración en la renovación del VED	Confirmado, entra en vigor abril 2028
Nueva Zelanda	RUC (Road User Charges)	Kilometraje (odómetro), por bloques de 1.000 km prepagados	Sí — tarifa según peso y clase de eje	Lectura de odómetro al comprar cada licencia de distancia	En vigor desde abril 2024 para VE ligeros
Noruega	Impuesto de matriculación por peso + retirada de exención de IVA	Peso del vehículo (no el uso)	Sí, pero solo en el momento de la compra	No aplica — no es un impuesto por uso	En vigor desde 2023 (peso); exención de IVA en retirada progresiva 2026-2028
Países Bajos	Betalen naar Gebruik ("pagar por uso")	Kilometraje (proyectado)	En estudio	Pendiente de diseño; estudio de fraude encargado antes de legislar	En fase de diseño, sin fecha fija, no antes de 2030

Tres matices merecen destacarse. El primero, y probablemente el más relevante: Nueva Zelanda no ha diseñado un sistema nuevo para el vehículo eléctrico. Los Road User Charges llevan en funcionamiento desde 1977 —casi cincuenta años— aplicados a vehículos diésel y pesados; en abril de 2024 el país se limitó a incorporar a los eléctricos a un esquema ya maduro, probado y con capacidad de detección de fraude acumulada durante décadas. Eso da mucha fuerza al modelo neozelandés frente al británico, que sí parte de cero. El segundo: en Noruega no existe, en sentido estricto, un impuesto por uso — lo que grava por peso es el impuesto de matriculación, un instrumento distinto que responde a la lógica de que el desgaste de la infraestructura viaria depende sobre todo de la masa del vehículo, no del impuesto al combustible que sustituye. El tercero: el proyecto neerlandés ha atravesado ya varios cambios de gobierno y de calendario; actualmente continúa en fase de estudio y su implantación definitiva sigue abierta, sin fecha de entrada en vigor confirmada.

Fuentes: NZ Transport Agency Waka Kotahi, "RUC for electric vehicles"; Road User Charges Act 1977 y reseña histórica de ITS International; Norwegian Electric Vehicle Association y electrive.com sobre fiscalidad noruega 2023-2028; Rijksoverheid.nl, dossier "Betalen naar Gebruik".

4. Por qué se elige el odómetro y no el consumo eléctrico (kWh)

Un impuesto basado en la electricidad realmente consumida replicaría con más fidelidad la lógica del antiguo impuesto al combustible: quien conduce un vehículo más pesado, con un estilo de conducción más agresivo o por vías que exigen mayor consumo, pagaría proporcionalmente más. Es, en términos de justicia fiscal y ambiental, el criterio técnicamente más coherente.

Sin embargo, ningún país de los analizados lo ha adoptado como base del impuesto, y la evidencia presentada ante el Parlamento británico explica por qué. La carga eléctrica no tiene un canal de verificación centralizado comparable al odómetro: se produce en decenas de puntos distintos —domicilio particular, punto público, cargador de empresa, wallbox del propio operador de renting— con tarifas y horarios muy dispares. Mientras el Tesoro británico estima el coste medio de la carga doméstica en 27 peniques por kWh, la mayoría de propietarios de vehículo eléctrico disfrutan en la práctica de tarifas de entre 0 y 2 peniques por milla gracias a la carga inteligente nocturna, lo que generaría una inequidad severa entre contribuyentes con similar kilometraje pero muy distinto acceso a energía barata.

El resultado es una decisión de diseño consciente: se prioriza un hecho imponible fácilmente fiscalizable y con bajo coste de administración —el odómetro, ya verificado hoy en la ITV— frente a un criterio más preciso desde el punto de vista energético pero mucho más difícil, costoso y litigioso de auditar. Esa misma lógica de "elegir lo más controlable, no lo más exacto" es la que sigue el sistema neozelandés, que corrige parcialmente esta limitación introduciendo el peso del vehículo como variable adicional, sin renunciar al odómetro como base de verificación.

5. Del cuentakilómetros a la identidad digital del vehículo

El análisis del fraude en este modelo tiende a centrarse en el odómetro, porque es el dato que la ley toma como referencia. Pero desde la criminología aplicada esa mirada se queda corta: el odómetro no es la prueba, es solo una variable más dentro de un conjunto mucho más amplio de evidencia que cualquier vehículo moderno genera de forma continua.

Un vehículo actual produce, además del kilometraje, registros de telemetría, historiales de carga y consumo energético, partes de mantenimiento, desgaste de neumáticos y frenos, eventos del sistema ADAS, diagnosis electrónica del propio vehículo (a través del bus CAN), datos de geolocalización cuando existen, incidencias, partes de siniestro e inspecciones periódicas. Todo ello constituye, de facto, una identidad digital del vehículo — un histórico reconstruible de su vida real, mucho más difícil de falsear en su conjunto que un único dato aislado como la lectura del cuentakilómetros. Leer solo el odómetro equivale a interrogar a un único testigo cuando existen varios; el trabajo pericial serio consiste en reconstruir esa identidad completa y comprobar que todas sus piezas son coherentes entre sí.

6. Tipologías de fraude que habilita el modelo

Desde una perspectiva criminológica, un sistema apoyado en la autodeclaración con verificación diferida —la comprobación real solo llega en la siguiente ITV, que puede producirse hasta un año después— genera varias ventanas de oportunidad delictiva ya identificables:

6.1 Manipulación del cuentakilómetros

El fraude clásico del sector —el llamado clocking u odometer rollback, tradicionalmente empleado para revalorizar un vehículo de cara a su reventa— adquiere ahora un segundo motivo económico: minorar la lectura para pagar

menos impuesto. Junto a la manipulación puntual y retroactiva del marcador, ha aparecido una variante más sofisticada y difícil de detectar: dispositivos que interfieren la señal del sensor de distancia para que el sistema registre solo una fracción proporcional del recorrido real (por ejemplo, un kilómetro señalado por cada dos realmente recorridos). A diferencia del clocking tradicional —que deja una discontinuidad detectable al comparar el marcador con el desgaste físico o el historial de mantenimiento del vehículo—, la ralentización proporcional envejece el vehículo de forma internamente coherente, solo que a mitad de ritmo, lo que dificulta su detección mediante el análisis forense habitual del propio vehículo y obliga a cruzar fuentes externas independientes, como el consumo energético real facturado.

6.2 Infradeclaración de la estimación anual

Como el pago inicial se basa en una estimación aportada por el propio conductor, existe un incentivo estructural a declarar por debajo del kilometraje previsto, sabiendo que la reconciliación con la lectura real solo se producirá en la siguiente ITV.

6.3 La ventana de los vehículos nuevos

Al haberse descartado las inspecciones adicionales para vehículos de menos de tres años, este colectivo queda sin ningún cotejo físico del kilometraje declarado durante ese periodo, apoyándose únicamente en la palabra del titular.

6.4 Manipulación del sistema de conectividad voluntaria

Si se extiende la opción de reporte automático vía telemática del propio vehículo, aparecerá un nuevo vector de fraude: manipulación del firmware, desconexión selectiva del módulo de transmisión de datos o intervención directa sobre los datos remitidos.

6.5 Colusión en el punto de verificación

Siempre que un dato de un tercero valida una autodeclaración, existe riesgo de connivencia entre el titular del vehículo y el operador del centro de inspección para registrar una lectura inferior a la real.

7. El punto ciego de las flotas: cambio de titular, uso compartido y fronteras

El riesgo se agrava en el contexto de las flotas de renting, donde el sujeto que soporta el coste fiscal repercutido en la cuota no siempre coincide con quien controla físicamente el vehículo en el momento en que se produce la verificación oficial. A los escenarios ya conocidos del sector se suman ahora varios específicos de este modelo:

- **Kilometraje sin trazabilidad entre contratos:** si el vehículo cambia de arrendatario o regresa a la flotista antes de la siguiente ITV, el kilometraje generado por un usuario puede terminar imputado a otro periodo o a otro responsable, sin que exista un registro claro de quién lo generó realmente.
- **Vehículos en pool o uso compartido:** cuando varios conductores se turnan un mismo vehículo dentro de una flota, la atribución individual de una manipulación —de haberla— se diluye entre todos los usuarios del periodo, dificultando enormemente la imputación de responsabilidad.
- **Circulación transfronteriza:** es habitual que un vehículo de flota matriculado en España circule también por Portugal, Francia o Alemania. La combinación de distintos regímenes fiscales por país, distintos ciclos de inspección técnica y el hecho de que el propio eVED grave también el kilometraje recorrido fuera del Reino Unido multiplica los puntos donde el dato puede perderse o distorsionarse antes de llegar al operador responsable.

- Cambio del sujeto que manipula en flotas corporativas grandes: en una empresa con cientos de conductores, el incentivo económico individual de cada conductor por manipular el dato es bajo. El riesgo se desplaza hacia otros actores con incentivo agregado: el taller de mantenimiento, el propio gestor de flota o un tercero proveedor de servicios, que si alteran sistemáticamente los registros de varios vehículos multiplican el beneficio del fraude sin depender de la voluntad de cada conductor.
- Menor disuasión en el tramo final del contrato: un arrendatario que sabe que la ITV del vehículo caerá después de su devolución tiene menos incentivo para evitar un uso intensivo o la manipulación del cuentakilómetros, especialmente si el coste eVED se repercute según el kilometraje contratado y no según el uso real.
- Doble discrepancia contractual y fiscal: el renting ya gestiona el litigio clásico de exceso de kilómetros pactados frente a los reales; el eVED añade un segundo ciclo de verificación, desacoplado del ciclo contractual, lo que multiplica los escenarios de disputa y las oportunidades de que uno de los dos registros no cuadre con el otro.
- Uso dispar del dato de kilometraje en la reventa: el vehículo sale del renting con una cifra declarada a efectos fiscales que puede no coincidir con la empleada para su tasación en el mercado de ocasión, abriendo un incentivo a mostrar la cifra más conveniente según el interés de cada momento.
- Responsabilidad difusa entre actores: cuando la flotista, el arrendatario y el operador de mantenimiento son entidades distintas, determinar quién tiene el deber de reportar con exactitud —y quién respondería en caso de fraude— puede diluirse, un terreno propicio para la responsabilidad penal de las personas jurídicas y para el diseño de cláusulas de compliance específicas en los contratos.

Muchas flotas ya cuentan con plataformas de telemática propia que registran de forma independiente kilómetros, rutas, horas de motor y velocidad media. Esto plantea una pregunta con recorrido pericial claro: ¿qué dato prevalece cuando la telemática privada del operador contradice al odómetro tomado como referencia fiscal? En ausencia de un protocolo previo, esa discrepancia es, en sí misma, un foco de litigio entre arrendador, arrendatario y aseguradora.

8. El mantenimiento como prueba: análisis de coherencia mecánica

Una de las vías de verificación más sólidas y ya empleada en determinados peritajes, no requiere ningún dato nuevo: basta con comprobar si el desgaste físico documentado del vehículo es coherente con el kilometraje declarado. Un vehículo que declara 40.000 kilómetros pero cuyo historial de pastillas y discos de freno, neumáticos, amortiguadores, tapicería, pedalera o estado de la batería corresponde a un uso muy inferior —o muy superior— presenta una discordancia objetivable. A diferencia del propio odómetro, estos elementos no son manipulables de forma conjunta y coordinada sin dejar rastro documental en los partes de taller, lo que convierte el cruce entre kilometraje declarado e historial de mantenimiento en una de las comprobaciones periciales más fiables frente a la manipulación proporcional del cuentakilómetros.

9. Detección de anomalías mediante inteligencia artificial

Las mismas herramientas de inteligencia artificial que numerosas flotas ya emplean para mantenimiento predictivo pueden reorientarse hacia la detección de fraude, aplicando el mismo principio: identificar patrones que se apartan de lo esperable. Un ejemplo ilustrativo del tipo de anomalía que este análisis permitiría detectar: un vehículo eléctrico que registra un consumo energético anual propio de un uso intensivo, pero declara un kilometraje muy inferior al que ese consumo justificaría. Ese desajuste, tomado de forma aislada, no prueba nada por sí mismo —

pero como señal de alerta dentro de un sistema de vigilancia continua, permite priorizar qué vehículos de una flota merecen una revisión pericial más detallada, en lugar de auditar la totalidad del parque de forma indiscriminada.

10. De la "segunda fuente" al modelo multicapa de validación

El principio de no confiar en una única fuente de verdad debe ir más allá de simplemente añadir un segundo dato de contraste. Lo que plantea un sistema de validación robusto es una estructura por capas, donde cada nivel aporta un tipo de evidencia distinto e independiente de los demás, y donde una manipulación tendría que ser coherente simultáneamente en todos los niveles para pasar inadvertida:

- Nivel 1 — Odómetro: la lectura oficial, tomada como referencia fiscal.
- Nivel 2 — Telemática de flota: kilómetros, rutas y horas de motor registrados de forma independiente por el propio operador.
- Nivel 3 — Mantenimiento: coherencia entre el desgaste documentado en los partes de taller y el kilometraje declarado.
- Nivel 4 — Consumos energéticos: contraste entre la electricidad facturada y el kilometraje que ese consumo justificaría.
- Nivel 5 — Historial contractual: trazabilidad del vehículo entre arrendatarios, contratos y periodos de cesión.
- Nivel 6 — Eventos de diagnóstico: registros electrónicos internos del propio vehículo (bus CAN, ADAS) como testigo adicional de su actividad real.

Cuantas más capas independientes se contrastan, menor es la probabilidad de que una manipulación puntual — por sofisticada que sea— pase desapercibida en el conjunto.

11. Una propuesta aplicada: Modelo Forentia360 de Verificación Integral del Kilometraje (MVIK)

A partir de este modelo multicapa, Forentia360 plantea una metodología propia de verificación aplicable a flotas de renting, aseguradoras y gestores de compliance: el Modelo de Verificación Integral del Kilometraje (MVIK), articulado sobre las seis fuentes independientes descritas —odómetro, telemática, mantenimiento, consumo energético, historial contractual y eventos de diagnóstico. El objetivo no es sustituir la verificación oficial (ITV, DVLA o el organismo correspondiente en cada país), sino dotar al operador de un control interno capaz de:

- Detectar manipulaciones del cuentakilómetros, incluida la variante proporcional, antes de que lleguen a la verificación oficial.
- Atribuir responsabilidad con mayor precisión cuando el vehículo ha pasado por varios arrendatarios o conductores.
- Reducir la litigiosidad entre arrendador y arrendatario al disponer de un registro cruzado y no de una única cifra discutible.
- Reforzar el compliance corporativo del flotista frente a su propia responsabilidad penal como persona jurídica.
- Aportar una base pericial sólida en caso de procedimiento judicial o arbitral derivado de una discrepancia de kilometraje.

12. Una lectura desde la criminología aplicada

El eVED británico confirma un patrón recurrente en el diseño de política fiscal: cuando el objetivo prioritario es asegurar la recaudación con el menor fraude posible, el criterio elegido es el más fácilmente fiscalizable —el odómetro, ya integrado en la ITV— y no necesariamente el más preciso desde el punto de vista energético o de equidad. El caso neozelandés demuestra que corregir esa limitación, incorporando décadas de experiencia previa y el peso del vehículo, es técnicamente viable sin comprometer la simplicidad del sistema; el caso holandés demuestra que estudiar el fraude antes de legislar, y no después, es igualmente posible.

Pero la verdadera oportunidad, para quien audita o asesora a flotas, no está en vigilar mejor el odómetro. Está en dejar de tratarlo como la prueba y empezar a tratarlo como una variable más dentro de la identidad digital completa de cada vehículo. El punto de mayor vulnerabilidad no está en el uso cotidiano, sino en las transiciones —el cambio de titular, el fin de contrato, el paso de frontera, el intervalo hasta la siguiente ITV— precisamente los momentos en los que el sistema de verificación oficial pierde capacidad de control y donde un modelo de validación multicapa como el aquí propuesto aporta más valor.

Forentia360 — Servicios periciales de criminología aplicada, compliance y análisis de riesgo.