

بانک ها اجازه دریافت کارمزد خارج از نرخ های مصوب را ندارند

با اعلام تعرفه های جدید خدمات بانکی، بانک ها موظف هستند مبالغ دریافتی از مشتریان را مطابق نرخ های تعیین شده دریافت کنند و نمی توانند برای خدمات ارائه شده، هزینه ای بیشتر از مبالغ پیش بینی شده در تعرفه ها مطالبه کنند.

باشگاه خبرنگاران جوان؛ با اعلام تعرفه های جدید خدمات بانکی، بانک ها موظف هستند مبالغ دریافتی از مشتریان را مطابق نرخ های تعیین شده دریافت کنند و نمی توانند برای خدمات ارائه شده، هزینه ای بیشتر از مبالغ پیش بینی شده در تعرفه ها مطالبه کنند.

بر این اساس، اگر خدمتی در فهرست خدمات مشمول کارمزد قرار گرفته

امارات برای نجات بندارش

دست به دامن خزانه دولت شد



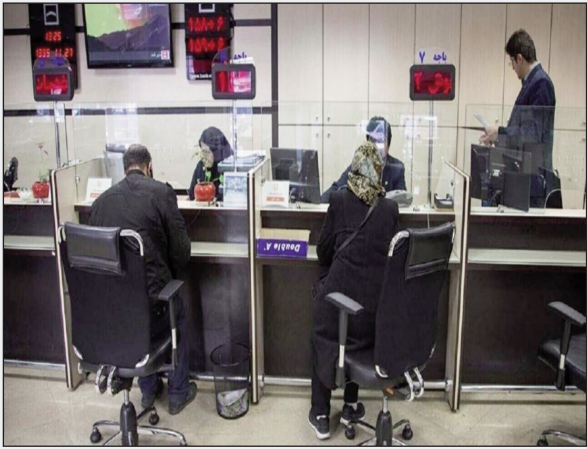
ابوظبی که تا دیروز به حضور سرمایه گذاران خارجی در بندار خود افتخار می کرد امروز ناچار شده با هزینه گزاف سهام آنها را بازخريد کند.

گروه اقتصادی خبرگزاری فارس؛ صندوق ثروت دولتی ابوظبی «لیماد» قصد دارد با خرید سهام سهامداران خرد، شرکت گروه بندار ابوظبی (AD Ports Group) را به مالکیت کامل خود درآورد. گروه بندار ابوظبی یک شرکت یکپارچه در حوزه تجارت، حمل و نقل، لجستیک و توسعه صنعتی است که در سال ۲۰۰۶ تأسیس شده و زیر نظر شورای اجرایی ابوظبی فعالیت می کند. این شرکت هم اکنون بیش از ۵۰ کشور در پنج قاره حضور دارد و مالک و بهره بردار انحصاری تمام زیرساخت های ساحلی غیر نفتی و غیر نظامی ابوظبی از جمله بندار، اسکله ها و تأسیسات دریایی است. این گروه در فوریه ۲۰۲۲ با عرضه اولیه سهام در بورس ابوظبی، بخشی از سهام خود را به سهامداران خرد واگذار کرده بود و هم اکنون ۷۵/۴۲ درصد از سهام آن در اختیار صندوق دولتی ADQ/که اکنون زیرمجموعه لیماد است) قرار دارد.

بر اساس گزارش بلومبرگ به نقل از بیانیه لیماد، این صندوق پیشنهاد خرید هر سهم گروه بندار ابوظبی را به قیمت ۶/۲۵ درهم (معادل ۱/۷۰ دلار) ارائه کرده است که ۲۳ درصد بالاتر از قیمت پايانی آن در بورس و ۹۵ درصد بالاتر از قیمت عرضه اولیه در سال ۲۰۲۳ است. بر این اساس، ارزش کل این معامله ۸۶۶ میلیارد دلار برآورد شده است. هر چند گروه بندار ابوظبی در گزارش مالی خود اعلام کرده که با تغییر مسیر کشتی ها به بندار شرق امارات (فجیره و خورفکان) و توسعه کریدورهای زمینی و ریلی، موفق به ثبت رشد ۸۸ درصدی سود خالص در سه ماهه دوم شده است، اما تحلیلگران مستقل معتقدند این ارقام نمی تواند چالش های جدی پیش روی امارات را پنهان کند. به گزارش بلومبرگ، تصمیم صندوق دولتی لیماد برای بازخريد کامل سهام گروه بندار ابوظبی در شرایطی اتخاذ شده که حلات به نفتکش های اماراتی در تنگه هرمز و بسته شدن عملی این آبراه، ضربه سنگینی به اقتصاد وابسته به تجارت دریایی این کشور وارد کرده است و این اقدام می تواند نشانه ای از کاهش اعتماد سرمایه گذاران خارجی و خروج آنها از بازار امارات باشد. به گفته تحلیلگران، امارات که پیش تر با عرضه سهام شرکت های دولتی در بورس به دنبال جذب سرمایه گذاران خارجی بود، اکنون مجبور شده با هزینه سنگین ۸۶۶ میلیارد دلاری، سهام شرکت راهبردی بندار خود را از سهامداران خرد بازخريد کند؛ اقدامی که می تواند نشان از استیصال این کشور برای حفظ کنترل بر زیرساخت های حیاتی خود در شرایط بحرانی منطقه دارد. جنگ آمریکا علیه ایران و بسته شدن عملی تنگه هرمز، ضربه های سنگینی به بندار اصلی امارات در ساحل خلیج فارس وارد کرده و این کشور را با بحران بی سابقه ای در تجارت دریایی مواجه ساخته است. امارات دارای چندین بندر تجاری مهم است که مهم ترین آنها بندر جبل علی در دبی به عنوان بزرگترین و مهم ترین بندر تجاری خاورمیانه با ظرفیت سالانه ۱۵/۶ میلیون TEU و بندر خلیفه در ابوظبی است، اما بسته شدن تنگه هرمز عملاً این بندار را از دسترسی به آب های آزاد محروم کرده است. بر اساس گزارش های منتشر شده در مردادماه، بندر جبل علی با کاهش ۹۰ تا ۹۵ درصدی فعالیت مواجه شده و حملات پهبادی ایران به تأسیسات این بندر در ماه مارس، اوضاع را پیچیده تر کرده است. همچنین داده های گروه بندار ابوظبی نشان می دهد که حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در بندار داخلی این گروه با ۶۵ درصد کاهش به ۵۷۳ هزار کانتینر ۲۰ فوتی رسیده و حجم محموله های فله و عمومی نیز ۶۷ درصد کاهش یافته است. ظرفیت استفاده از بندار کانتینری امارات به ۲۲ درصد کاهش یافته و درآمد بخش بندار نیز ۱۷ درصد کاهش یافته است.

امارات برای جبران این بحران به بندار شرقی خود یعنی فجیره و خورفکان در ساحل دریای عمان روی آورده، اما ظرفیت ناچیز این بندار در قیاس با جبل علی، جبران ۱۵/۶ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی را غیرممکن ساخته است. خورفکان که پیش تر تنها ۲ هزار کانتینر در هفته جابجا می کرد، اکنون با ۵۰ هزار کانتینر در هفته مواجه شده و تعداد کامیون های ورودی به این بندر از ۱۰۰ دستگاه در روز به ۷ هزار دستگاه رسیده که نشان از فشار بی سابقه بر زیرساخت های محدود دارد. یک مقام وزارت تجارت خارجی امارات اعتراف کرده که «دوران یک تنگه و یک بندر به سر آمده» و گزارش ها حاکی است که گروه دی وی ورلد برنامه ریزی برای احداث بندر جدید در ساحل شرقی را آغاز کرده که نشان از استیصال این کشور و هزینه های سنگین پیش روی اقتصاد امارات دارد.

اقتصاد



با تاسیس آژانس های جذب سرمایه گذاری

ورود سرمایه های خارجی به ایران تسهیل می شود؟



سرمایه گذاری حرفه ای ارائه دهند، پیگیری های اداری و حقوقی را انجام دهند و در تمام مراحل کنار سرمایه گذار باشند

هدف اصلی شیوه نامه این است که یک چارچوب رسمی، مجاز، نظارت پذیر و استاندارد برای ایجاد نهادهایی به نام آژانس جذب سرمایه گذاری خارجی تعریف کند. سرمایه گذار خارجی برای ورود به ایران، فقط به «مجوز» نیاز ندارد بلکه به خدمات حرفه ای واسطه گری، معرفی پروژه، پیگیری اداری، هماهنگی با دستگاه ها، و کمک در آماده سازی بسته سرمایه گذاری هم نیازمند است. این شیوه نامه می خواهد مشخص کند چه کسانی می توانند چنین خدماتی را ارائه دهند، چگونه مجاز شوند، تحت چه نظارتی باشند و اگر تخلف کردند چه اتفاقی می افتد. البته آژانس جایگزین سازمان سرمایه گذاری و کمک های اقتصادی و فنی ایران نیست بلکه به عنوان یک واسطه تخصصی مجاز است که در کنار نظام رسمی سرمایه گذاری عمل می کند. مهدی حیدری معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان سرمایه گذاری – در تشریح جزئیات شیوه نامه تاسیس و فعالیت آژانس های جذب سرمایه گذاری خارجی گفته است: این مدل باعث چابکی

پایان قرارداد اجاره، مجوز تخلیه نیست

تمدید یک ساله با سقف افزایش ۲۵ درصدی چقدر رعایت می شود؟

پایان مدت اجاره مجوز تخلیه ملک نیست
با این حال، یکی از نکاتی که کمتر مورد توجه قرار گرفته، این است که صرف پایان یافتن مدت قرارداد اجاره به معنای اتمام مستأجر به تخلیه واحد مسکونی نیست. در صورتی که قرارداد مشمول ضوابط این مصوبه باشد، ادامه یا پایان سکونت مستأجر تابع مقررات قانونی خواهد بود و در صورت بروز اختلاف، رسیدگی به موضوع در صلاحیت مراجع صالح قضایی است. فعالان بازار مسکن معتقدند اطلاع طرفین قرارداد از این ضوابط می تواند از بخش قابل توجهی از اختلافات جلوگیری کند. بسیاری از پرونده های حوزه اجاره ناشی از برداشت های متفاوت موجر و مستأجر از حقوق و تکالیف قانونی است؛ در حالی که قانون، چارچوب مشخصی را برای تمدید قراردادها و موارد استتนา تعیین کرده است.

فضای همدلی و همکاری بین مالک و مستاجر همواره وجود دارد
داود بیگی نژاد نایب رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک تهران با اشاره به برخی گمانه زنی ها درباره تأثیر شرایط اخیر بر بازار مسکن، گفت: مردم ایران در مواجهه با رخدادهای بزرگ و شرایط خاص، تجربه و بلوغ کافی دارند و برخلاف برخی تصورات، بازار خرید، فروش و اجاره مسکن از روال طبیعی خود خارج نشده است.

بیگی نژاد اظهار کرد: مردم کشورمان در طول دهه های گذشته تجربه رویدادهای مهمی از جمله جنگ تحمیلی، دوران پس از جنگ، توافق برجام و تحولات مختلف اقتصادی را پشت سر گذاشته اند. به همین دلیل در مواجهه با شرایط خاص، رفتارها هیجانی و غیرمنطقی از خود نشان نمی دهند. وی افزود: اینکه تصور شود در یک منطقه قیمت ها به شدت افزایش پیدا کرده یا در منطقه ای دیگر به شکل محسوسی کاهش یافته است، برداشت دقیقی از واقعیت بازار نیست. مردم در صورت نیاز، همچنان اقدام به خرید، فروش یا اجاره ملک می کنند و فعالیت های بازار در جریان است. البته طبیعی است که در شرایط خاص، متقاضیان با دقت و وسواس بیشتری تصمیم گیری کنند.

نایب رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک تهران با اشاره به وضعیت بازار اجاره مسکن در هفته های اخیر گفت: با وجود اینکه در فصل جابه جایی و نقل و انتقالات مستأجران قرار داریم، شاهد شکل گیری فضای همدلی و همکاری کم نظیری میان موجران و مستأجران هستیم. بیگی نژاد تصریح کرد: بسیاری از مالکان و موجرانی که موعد تمدید قرارداد یا دریافت اجاره بهای آنها فرا رسیده بود، با درک شرایط موجود، همکاری قابل توجهی با مستأجران داشته اند. در طول سال های فعالیت حرفه ای

باشد، مبلغ آن باید براساس نرخ مصوب محاسبه شود. همچنین بانک ها مجاز نیستند با تعریف عنوان یا هزینه ای جدید، مبلغ جداگانه ای از مشتری دریافت کنند؛ مگر آنکه این هزینه در چارچوب مقررات بانک مرکزی پیش بینی و ابلاغ شده باشد. این ضوابط شامل خدمات بانکی الکترونیکی نیز می شود و دریافت وجه اضافی برای این خدمات خارج از نرخ های اعلام شده، مجاز نخواهد بود؛ به این ترتیب، هر مبلغی که بانک بابت ارائه خدمات از مشتری دریافت می کند باید مستند به نرخ های رسمی و مقررات ابلاغی باشد.

بنابراین، با اجرایی شدن تعرفه های جدید، مشتریان می توانند مبالغ پرداختی بابت خدمات بانکی را با نرخ های اعلام شده مقایسه کنند و بانک ها نیز موظفند دریافت کارمزد را در همان چارچوب تعیین شده انجام دهند. پیگیری ها از بانک مرکزی نیز حاکی از این است که در صورت بروز تخلف با بانک متخلف برخورد صورت خواهد گرفت.

تخصصی شدن و توسعه ظرفیت های بخش خصوصی در حوزه جذب سرمایه گذاری می شود. البته انتظار داریم آژانس ها در کنار خدماتی که به آژانس ها ارائه می کنند به عنوان مشاورینی امین و حرفه ای در بهبود و تسهیل فضای سرمایه گذاری و شناسایی چالش ها، پیشنهاد و راهکار در خصوص آنها ارائه دهند.

وی درباره فرآیند صدور مجوز تاسیس آژانس سرمایه گذاری گفت: مجوز تأسیس پس از بررسی مدارک در دبیر خانه و هیأت تشخیص صادر می شود و شش ماه اعتبار دارد. برای دریافت مجوز فعالیت آژانس باید سرمایه دفتر مناسب ساسنامه اصلاح شده و زیر ساخت های تحلیل پروژه و تولید محتوا را فراهم کند پس از ارزیابی مجوز فعالیت دو ساله صادر می شود.

حیدری تأکید کرد: از متقاضیان درخواست می شود علاوه بر این شیوه نامه دستورالعمل نحوه تأسیس و فعالیت آژانس های جذب سرمایه گذاری که در اردیبهشت ماه سال جاری توسط سرپرست وقت وزارت امور اقتصادی و دارایی ابلاغ شد را نیز با دقت مطالعه کنند. معاون وزیر اقتصاد درخصوص خدماتی که سرمایه گذاران خارجی از آژانس ها دریافت می کنند گفت: سرمایه گذار خارجی زمانی وارد یک کشور می شود که سه سوال او پاسخ روشن داشته باشد؛ چه پروژه هایی آماده و قابل اعتماد است؟ فرآیند اداری چطور پیش می رود و چه کسی همراهی می کند؟ در صورت بروز مشکل چه نهادی پاسخگو شود؟ آژانس ها دقیقاً برای پاسخ به این سه سوال طراحی شدند.

به گفته حیدری، آژانس ها باید فرصت ها را تحلیل کنند، بسته های سرمایه گذاری حرفه ای ارائه دهند، پیگیری های اداری و حقوقی را انجام دهند و در تمام مراحل کنار سرمایه گذار باشند. در واقع ما یک نقطه تماس واحد و تخصصی در بخش خصوصی برای ورود و توسعه سرمایه گذاری ایجاد کرده ایم.

خود کمتر شاهد چنین سطحی از همراهی و درک متقابل بوده ام. وی ادامه داد: در موارد متعددی مشاهده شده که مالکان به مستأجران اعلام کرده اند برای تمدید قرارداد یا تعیین تکلیف اجاره بها عجله ای وجود ندارد و اجازه داده اند مستأجران با آرایش بیشتری تصمیم گیری کنند. این رفتارها نشان دهنده همبستگی اجتماعی و درک متقابل میان مردم است. نایب رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک تهران اپر از امیدواری کرد این روحیه همکاری در ماه های آینده نیز ادامه یابد و گفت: با توجه به آغاز فصل جابه جایی مستأجران، انتظار داریم پوشش گسترده ای از همراهی و تعامل میان مالکان و مستأجران شکل بگیرد که در نهایت به نفع خانوارهای مستأجر خواهد بود.

وی درباره آخرین وضعیت بازار مسکن نیز اظهار کرد: در حال حاضر به دلیل تغییر ساختار سامانه های ثبت قرارداد، امکان ارائه آمار دقیق از میزان معاملات و تغییرات قیمت مستأجران، انتظار داریم پوشش گسترده ای از همراهی و تعامل میان مالکان و مستأجران شکل بگیرد که در نهایت به نفع خانوارهای مستأجر خواهد بود.

نوسانات اجاره بها در چارچوب مصوبات و تصمیمات شورای عالی مسکن قرار دارد و توافق میان موجران و مستأجران نیز باید بر اساس ضوابط تعیین شده در این شورا انجام شود. وی تأکید کرد: در بسیاری از شهرهای کشور، افزایش اجاره بها در محدوده مصوبات شورای عالی مسکن و عمدتاً در بازه حدود ۲۵ درصدی در حال انجام است و بازار نیز تا حد زیادی خود را با این چارچوب ها تطبیق داده است.
ورود دستگاه های نظارتی به رعایت نکردن نرخ اجاره در بازار

همچنین در این راستا هم محمد رضا رضایی کوچی رئیس کمیسیون عمران مجلس اعلام کرد محمد رضا رضایی رئیس کمیسیون عمران مجلس در گفت و گو با باشگاه خبرنگاران جوان با اشاره به وضعیت بازار مسکن و اجاره بها، گفت: طبق مصوبه شورای عالی مسکن، افزایش اجاره بها نسبت به قرارداد سال قبل باید حداکثر ۲۵ درصد باشد و در صورت رعایت نشدن این سقف، دستگاه های نظارتی و تعزیرات باید با متخلفان برخورد کنند. وی افزود: دولت باید برنامه ریزی های لازم را برای کنترل بازار مسکن انجام دهد و اجرای کامل طرح مسکن استیجاری هم می تواند بخش عمده ای از این مشکلات را در حوزه بازار اجاره برطرف کند.

سه شنبه ۲۷ مرداد ۱۴۰۵ / شماره ۱۷۱۳۳ / سال سی و دوم **نورخوزستان**

افزایش خودروهای تمام برقی در اروپا؛

کدام کشورها پیشتاز هستند؟



تعداد خودروهای سواری تمام برقی که به تازگی رجیستر شده اند در سال های اخیر، در سراسر اروپا به سرعت افزایش یافته است.

به گزارش ایسنا، فقط در اتحادیه اروپا، حدود ۹۰۱ میلیون خودروی برقی باتری دار جدید در سال ۲۰۲۵ رجیستر شده اند. در نتیجه، سهم خودروهای تمام برقی از مجموع خودروهای جدید رجیستر شده، به طور فزاینده ای رو به افزایش است.

در سال ۲۰۲۵، این خودروها ۱۷/۳ درصد از کل خودروهای سواری جدید رجیستر شده در اتحادیه اروپا را به خود اختصاص دادند. در چندین کشور اروپایی، این سهم بیش از یک سوم است. اما روند این تغییر در سراسر قاره اروپا یکسان نیست و برخی کشورها بسیار سریع تر از سایرین به سمت خودروهای برقی حرکت می کنند. تا ۱۰ سال پیش، در سال ۲۰۱۵، فقط حدود ۴۷ هزار خودروی سواری تمام برقی در اتحادیه اروپا رجیستر شده بود. این تعداد در سال ۲۰۲۰ از مرز نیم میلیون دستگاه خودرو گذشت و در سال ۲۰۲۵، به حدود ۱/۹ میلیون دستگاه خودرو رسید.

سهم خودروهای برقی از خودروهای سواری تازه رجیستر شده نیز به شدت افزایش یافته است. خودروهای تمام برقی فقط ۴۰ درصد از خودروهای رجیستر شده جدید را در سال ۲۰۱۵ و ۱/۹ درصد را در سال ۲۰۱۹ را به خود اختصاص می دادند اما تا سال ۲۰۲۵، این سهم به ۱۷/۳ درصد افزایش یافت.

در میان ۳۸ کشور اروپایی – شامل کشورهای عضو اتحادیه اروپا، کشورهای نامزد عضویت در این بلوک- اعضای انجمن تجارت آزاد اروپا (EFTA) و انگلیس – آلمان با حدود ۵۴۵ هزار دستگاه خودرو در سال ۲۰۲۵، بیشترین تعداد خودروهای سواری تمام برقی تازه رجیستر شده را به خود اختصاص داد.

طبق داده های انجمن تولیدکنندگان خودروی اروپا (ACEA)، انگلیس با حدود ۴۷۳ هزار دستگاه خودرو، با فاصله ای اندک در جایگاه بعدی قرار گرفت.

فرانسه با حدود ۳۳۱ هزار دستگاه در رتبه سوم و پس از آن ترکیه با ۱۸۷ هزار دستگاه خودرو در رتبه بعدی قرار گرفت. نروژ حدود ۱۷۳ هزار خودروی سواری تمام برقی را رجیستر کرد، هلند ۱۵۶ هزار و بلژیک ۱۴۴ هزار خودرو را رجیستر کردند.

دانمارک با ۱۲۶ هزار و اسپانیا با ۱۰۵ هزار مورد نیز از مرز ۱۰۰ هزار دستگاه عبور کردند. در مقابل، ایتالیا که یکی از پنج اقتصاد بزرگ اروپا محسوب می شود، در سال ۲۰۲۵ فقط حدود ۹۵ هزار دستگاه خودروی سواری تمام برقی (باتری محور) را رجیستر کرد.

سهم خودروهای برقی در چندین کشور از یک سوم خودروها فراتر رفته است.

البته، سهم خودروهای سواری تمام برقی در میان تمامی خودروهای تازه رجیستر شده، تصویر معنادارتری از سرعت این تغییر هر کشور ارائه می دهد.

نروژ به وضوح از این قاعده مستثنی است. بیش از ۹۵ درصد از خودروهای سواری که در سال ۲۰۲۵ برای نخستین بار رجیستر شدند، تمام برقی بودند. دانمارک با ۶۷/۸ درصد و ایسلند با ۴۱/۲ درصد در رتبه های بعدی قرار گرفتند.

همچنین، خودروهای تمام برقی بیش از یک سوم موارد رجیستر شده خودروهای جدید را در مالت (۳۷/۶ درصد)، فنلاند (۳۷/۲ درصد)، سوئد (۳۶/۴ درصد) و بلژیک (۳۴/۱ درصد) به خود اختصاص دادند.

سهم خودروهای سواری تمام برقی در سال ۲۰۲۵ در میان پنج اقتصاد بزرگ اروپا، انگلیس با سهم ۲۳/۴ درصدی، بالاترین میزان رجیستر خودروهای سواری تمام برقی را در سال ۲۰۲۵ داشت. فرانسه با سهم ۱۹/۶ درصدی، در رتبه بعدی قرار گرفت و با فاصله اندکی، از آلمان با سهم ۱۹/۱ درصدی پیشی گرفت.

با این حال، آمار اسپانیا و ایتالیا به طور قابل توجهی پایین تر از میانگین ۱۷/۳ درصدی اتحادیه اروپا بود.

سهم خودروهای تمام برقی از مجموع خودروهای سواری جدید رجیستر شده در اسپانیا فقط ۸/۷ درصد و در ایتالیا ۶/۱ درصد بوده است.

سهم خودروهای برقی همچنان در چندین کشور اروپای شرقی و منطقه بالکان و همچنین در بسیاری از کشورهای نامزد عضویت در اتحادیه اروپا، بسیار پایین است. ترکیه در این میان استثنای قابل توجهی محسوب می شود، زیرا خودروهای تمام برقی ۱۶/۷ درصد از خودروهای جدید رجیستر شده در این کشور را تشکیل می دهند. این سهم در کرواسی، مونته نگرو، صربستان و بوسنی و هرزگوین کمتر از دو درصد است.

خودروهای برقی همچنان سهم کوچکی از ناوگان خودروهای اروپا را تشکیل می دهند.

وقتی صحبت از سهم خودروهای تمام برقی در کل ناوگان خودروهای سواری می شود، وضعیت به طور قابل توجهی متفاوت است. به طوری که سهم این خودروها در هیچ کشوری به یک سوم کل ناوگان نمی رسد.

نروژ همچنان با اختلاف پیشتاز است و خودروهای تمام برقی ۳۲ درصد از کل خودروهای سواری این کشور را در سال ۲۰۲۵ تشکیل می دهند. دانمارک با سهم ۱۷/۹ درصدی در جایگاه بعدی قرار دارد. لوکزامبورگ (۸/۷ درصد)، سوئد (۸/۶ درصد) و هلند (۷/۲ درصد) پنج کشور برتر را تشکیل می دهند.

سهم خودروهای سواری تمام برقی از ناوگان خودروها در ۲۰۲۵ با این حال، در کل اتحادیه اروپا، خودروهای تمام برقی فقط ۲/۹ درصد از کل ناوگان خودروهای سواری را تشکیل می دهند. در میان چهار اقتصاد بزرگ اتحادیه اروپا، آلمان با سهم ۴/۱ درصدی در جایگاه نخست قرار دارد و فرانسه با سهم ۹،۳ درصدی، در رتبه بعدی است. این سهم در اسپانیا به ۱/۱ درصد و در ایتالیا به ۰/۹ درصد کاهش می یابد.

بر اساس گزارش یورو نیوز، در مجموع، خودروهای تمام برقی در ۱۶ کشور از ۳۷ کشور اروپایی، کمتر از یک درصد از ناوگان خودروهای سواری را تشکیل می دهند.