



**Comité Europeo
de las Regiones**

COTER-VIII/013

173.^{er} pleno, 12-14 de octubre de 2026

PROYECTO DE DICTAMEN

Paquete de medidas sobre el sector automovilístico

Ponente: **María Victoria CHIVITE NAVASCUÉS (ES/PSE)**
Presidenta de la Comunidad Foral de Navarra, Gobierno de Navarra

Plazo de presentación de enmiendas:

El viernes, 25 de septiembre de 2026, a las 15.00 horas (hora de Bruselas), a través del sistema en línea para la presentación de enmiendas (disponible en el Portal de los miembros <https://memportal.cor.europa.eu/>).

Número de firmas requerido: 6

Documentos de referencia:

COM(2025) 784 final – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al cálculo de los créditos de emisiones de los vehículos pesados para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029

COM(2025) 995 final – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el que se deroga la Directiva 1999/94/CE

COM(2025) 993 final – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 y (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la simplificación de los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo de los vehículos de motor y se derogan la Directiva 70/157/CEE del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo [SWD(2025) 1056 final]

COM(2025) 999 final – Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE con el fin de eximir a determinados vehículos eléctricos de la categoría N2 del requisito relativo a la instalación y utilización de un dispositivo de limitación de velocidad

C(2025) 8950 final – Comunicación de la Comisión – Estrategia «Impulsor de Baterías»

COM(2025) 994 final – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre vehículos de empresa limpios

Proyecto de Dictamen del Comité Europeo de las Regiones
Paquete de medidas sobre el sector automovilístico

I. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA

Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/631 – COM(2025) 995 final
(Reglamento sobre normas de CO₂ para vehículos ligeros)

Recomendación de enmienda 1

Considerando 10 – Modifíquese

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
10. El uso de créditos de acero <i>hipocarbónico</i> y créditos de combustibles renovables sostenibles debe limitarse a fin de preservar las inversiones en la cadena de valor de cero emisiones. Al permitir compensar las emisiones hasta el 10 % del objetivo a escala del parque de la UE de 2021 a partir de 2035, estos créditos, combinados con el objetivo de reducción de las emisiones del 90 %, <i>apoyan</i> el objetivo general de neutralidad climática.	10. El uso de créditos de acero <i>hipocarbónicos</i> y créditos <i>de</i> combustibles renovables sostenibles debe limitarse <i>y supervisarse</i> a fin de preservar las inversiones en la cadena de valor de cero emisiones <i>y la seguridad jurídica para las operaciones del sector y los incentivos de mercado</i> . Al permitir compensar <i>temporalmente</i> las emisiones hasta el 10 % del objetivo a escala del parque de la UE de 2021 a partir de 2035, estos créditos, combinados con el objetivo de reducción de las emisiones del 90 %, <i>no socavan</i> el objetivo general de neutralidad climática <i>y la tendencia de conversión industrial</i> .

Exposición de motivos
Garantizar la aplicación y el cumplimiento efectivos de estas medidas. Enmienda vinculada a las enmiendas 3, 4 y 5.

Recomendación de enmienda 2

Nuevo considerando 11 *bis*

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
	<i>La propuesta de la Comisión se refiere a los biocarburantes y los electrocombustibles y limita su papel a un mecanismo compensatorio limitado aplicable después de 2035. Las flexibilidades previstas deben ser temporales, limitadas, supervisadas y revisables. Su función debe ser gestionar el corto plazo, no alterar la dirección estratégica hacia la movilidad sin emisiones.</i>

Exposición de motivos
Los electrocombustibles y los biocarburantes siguen desempeñando un papel importante en la descarbonización del transporte. La creación de una categoría específica de vehículos, en consonancia con la neutralidad tecnológica, apoyaría su mayor desarrollo y aceptación, lo que garantizaría una descarbonización competitiva.

Recomendación de enmienda 3

Artículo 1, punto 4, letra a) – Modifíquese.

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
Artículo 1 Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/631 El Reglamento (UE) 2019/631 se modifica como sigue: 4) El artículo 4 se modifica como sigue: a) en el apartado 1, letra c), se añade el texto siguiente: «Además, a partir de 2035, el fabricante también se asegurará de que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superen la suma de sus créditos de combustible a que se refiere el artículo 5 <i>bis</i> y sus créditos de acero hipocarbónico a que se refiere el artículo 5 <i>ter</i>.»;	Artículo 1 Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/631 El Reglamento (UE) 2019/631 se modifica como sigue: 4) El artículo 4 se modifica como sigue: a) en el apartado 1, letra c), se añade el texto siguiente: «Además, a partir de 2035, y hasta la revisión de esta flexibilidad temporal conforme al artículo 15, el fabricante también se asegurará de que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superen la suma de sus créditos de combustible a que se refiere el artículo 5 <i>bis</i> y sus créditos de acero hipocarbónico a que se refiere el artículo 5 <i>ter</i>.»;

Recomendación de enmienda 4

Artículo 1, punto 4, nueva letra c).

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
	<i>c) se añade el apartado 4 siguiente:</i> <i>«4. Los Estados miembros velarán por que el cumplimiento de los objetivos establecidos en las letras a) y b) esté sujeto a un seguimiento por parte de las autoridades de vigilancia del mercado.».</i>

Exposición de motivos
Garantizar la aplicación efectiva de estos objetivos anclando su aplicación en las actividades de vigilancia del mercado.

Recomendación de enmienda 5

Artículo 1, apartado 5 – Modifíquese.

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
-------------------------------------	-------------------------

1. Hasta 2034, a efectos del cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante, cada vehículo nuevo de emisión cero de la categoría M1 reconocido como vehículo eléctrico pequeño de conformidad con el anexo I, parte A, punto 2.4, del Reglamento (UE) 2018/858 y fabricado en la UE se contabilizará como 1,3 vehículos. 2. Para cada año civil, cada Estado miembro registrará y transmitirá a la Comisión, como parte de sus obligaciones de conformidad con el artículo 7, para cada nuevo vehículo de emisión cero de la categoría M1, si está o no está reconocido como coche eléctrico pequeño de conformidad con el anexo I, parte A, punto 2.4, del Reglamento (UE) 2018/858 y si ha sido fabricado en la Unión, así como el valor de los parámetros que determinan dicho cumplimiento. 3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de complementar el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo está «Fabricado en la UE». 3. El apartado 1 no será de aplicación para los fabricantes que hayan formado una agrupación, a menos que todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.	1. Hasta 2034, a efectos del cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante, cada vehículo nuevo de emisión cero de la categoría M1 reconocido como vehículo eléctrico pequeño de conformidad con el anexo I, parte A, punto 2.4, del Reglamento (UE) 2018/858 y fabricado en la UE se contabilizará como 1,3 vehículos. 2. Para cada año civil, cada Estado miembro registrará y transmitirá a la Comisión, como parte de sus obligaciones de conformidad con el artículo 7, para cada nuevo vehículo de emisión cero de la categoría M1, si está o no está reconocido como coche eléctrico pequeño de conformidad con el anexo I, parte A, punto 2.4, del Reglamento (UE) 2018/858 y si ha sido fabricado en la Unión, así como el valor de los parámetros que determinan dicho cumplimiento. 3. <i>Los Estados miembros velarán por que los datos y la información utilizados para el cálculo de los créditos de combustible estén sujetos a verificación por parte de las autoridades de vigilancia del mercado y formen parte de los ensayos obligatorios relacionados con las emisiones de conformidad con el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/858.</i> 4. <i>La comunicación de los Estados miembros a la Comisión incluirá el importe agregado de todas las medidas públicas de apoyo financiero —de oferta y demanda— como subvenciones, préstamos, créditos, ayudas a la I+D en baterías y componentes, que se hayan realizado en el conjunto del Estado miembro para incentivar la producción y compra de los vehículos de emisión cero de la categoría M1 y el importe específico correspondiente a los vehículos eléctricos pequeños. También incluirá estadísticas sobre el precio de venta de vehículos de la categoría M1 y vehículos eléctricos pequeños.</i> 5. <i>La definición y su metodología conexa para determinar los criterios para considerar que un turismo está «Fabricado en la UE» se definen en la propuesta de Reglamento por el que se establece un marco de medidas para acelerar la</i>
---	--

	<i>capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos [COM(2026) 100 final].</i> 6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de complementar el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo está «Fabricado en la UE». 7. <i>La Comisión estudiará otras medidas de apoyo financiero provenientes del presupuesto de la Unión, articuladas a través de las regiones — como el social leasing, un bono europeo de reciclaje y sustitución de vehículos de combustión, fondos para la conversión y robotización de plantas productivas, garantías del BEI para el reciclaje de baterías, producción de celdas, redes de recarga— dirigidos a incentivar la producción y compra de vehículos eléctricos pequeños para los segmentos con menor poder adquisitivo del mercado.</i> 8. El apartado 1 no será de aplicación para los fabricantes que hayan formado una agrupación, a menos que todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.
--	---

Exposición de motivos
Se propone armonizar la definición de «Fabricado en la UE» con la Ley de Aceleración Industrial, a fin de garantizar la seguridad jurídica y la coherencia.

Enmienda 6

Artículo 1, punto 6 – artículo 5 *bis*, nuevo apartado 5.

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	5. <i>La Comisión evaluará periódicamente el impacto del sistema de cálculo de créditos de combustibles renovables sostenibles sobre los incentivos a la inversión industrial en vehículos eléctricos y de emisión cero y la producción de vehículos eléctricos y de emisión cero.</i>
Exposición de motivos	
Garantizar la evaluación transparente del impacto de estas medidas y el cálculo de créditos sobre los incentivos de inversión y producción de vehículos eléctricos y de emisión cero.	

Recomendación de enmienda 7

Artículo 1, nuevo punto 9 bis.

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
	9 bis) En el artículo 14 bis, se añaden las letras m) y n): m) el despliegue de las medidas temporales a que se refieren los artículos 5 bis y 5 ter, incluida una evaluación antes de 2035 de su pertinencia y eficacia para contribuir a los objetivos de conversión industrial de la Unión; n) la revisión y modificación de las medidas temporales a que se refieren los artículos 5 bis y 5 ter, incluida su terminación, cuando la evaluación determine que su aplicación resulta ineficaz respecto a los objetivos climáticos y de conversión industrial competitiva y los incentivos de mercado asociados a acelerar dicha conversión.

Exposición de motivos

Garantizar una evaluación oportuna de la pertinencia y eficacia de los mecanismos de crédito incluso antes de 2035. Explicitar la posibilidad de revisión y modificación, antes o después de 2035, asegurando la previsibilidad, cuando dichos mecanismos dejen de ser eficaces y necesarios respecto a sus efectos sobre el mercado y en relación con los objetivos climáticos y de conversión industrial.

Recomendación de enmienda 8

Artículo 1, apartado 10 – Modifíquese.

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
En el artículo 15, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente: «1. En 2035, y posteriormente cada cinco años, la Comisión evaluará la eficacia del Reglamento para lograr una movilidad sin emisiones. La Comisión también evaluará el impacto, la viabilidad y la conveniencia de incluir requisitos de contenido local, en particular sobre la base de la aplicación de la legislación pertinente de la Unión. Teniendo en cuenta la evolución del mercado y la tecnología, la Comisión revisará y modificará, según proceda, el presente Reglamento, en particular en lo que respecta a los ajustes de los objetivos a escala del parque con vistas a mantener la armonización con el objetivo vinculante de neutralidad climática para	En el artículo 15, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente: «1. En 2035, y posteriormente cada cinco años, la Comisión evaluará la eficacia del Reglamento para lograr una movilidad sin emisiones y la competitividad del sector europeo de la fabricación de automóviles. La Comisión también evaluará el impacto, la viabilidad y la conveniencia de incluir requisitos de contenido local, en particular sobre la base de la aplicación de la legislación pertinente de la Unión y el contexto económico global. La evaluación incluirá el impacto en la inversión en electrificación del sector, en el empleo, en la asequibilidad y el acceso a la movilidad sin emisiones y en la

2050 establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo.».	generación de valor territorial. Teniendo en cuenta la evolución del mercado y la tecnología, la Comisión revisará y modificará, según proceda, el presente Reglamento, en particular en lo que respecta a los ajustes de los objetivos a escala del parque con vistas a mantener la armonización con el objetivo vinculante de neutralidad climática para 2050 establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo.».
--	--

Exposición de motivos
Garantizar en la evaluación los criterios de competitividad de la fabricación automovilística europea, y de impacto en la inversión en electrificación del sector, en el empleo, en la asequibilidad y el acceso a la movilidad sin emisiones y en la generación de valor territorial.

Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/858 – COM(2025) 993 final (Ómnibus)

Recomendación de enmienda 9

Artículo 2, punto 1 – Modifíquese

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
Artículo 2 Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/858 El Reglamento (UE) 2018/858 se modifica como sigue: 1) En el artículo 5, se inserta el apartado 4 siguiente: «4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y <i>hardware</i> de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.».	Artículo 2 Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/858 El Reglamento (UE) 2018/858 se modifica como sigue: 1) En el artículo 5, se inserta el apartado 4 siguiente: «4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y <i>hardware</i> de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales. <i>La Comisión también instará a los Estados miembros y regiones a acelerar la instalación y modernización de las infraestructuras públicas necesarias (red eléctrica, puntos de recarga y distribución) y destinará financiación de la UE para ese fin.</i>

	<i>La Comisión adoptará el primer acto delegado a más tardar el [un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento].».</i>
--	--

Exposición de motivos
Garantizar la rápida introducción de las medidas relativas a la interoperabilidad entre vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica.

**Modificaciones de la propuesta de Reglamento sobre vehículos de empresa limpios –
COM(2025) 994 final**

Recomendación de enmienda 10
Artículo 1 – Modifíquese.

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión <i>y para mejorar la disponibilidad y la asequibilidad de tales vehículos en el mercado de segunda mano.</i> Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.

Exposición de motivos
Es un objetivo adicional de la propuesta presentada hacer que los vehículos de emisión cero y de baja emisión sean más accesibles para una gama más amplia de usuarios y hogares.

Recomendación de enmienda 11
Artículo 3, apartado 1, nueva letra c).

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
Artículo 3 1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030: a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja	Artículo 3 1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030: a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja

emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo. b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo. b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo. <i>c) la aplicación de las letras a) y b) tenga en cuenta las especificidades territoriales, incluidas las diferencias entre las zonas urbanas, rurales y remotas y las disparidades en el acceso a las infraestructuras de recarga y repostaje, incluidas medidas económicas y normativas específicas para promover una adopción equilibrada de vehículos de emisión cero y de baja emisión en todo su territorio.</i>
--	---

Exposición de motivos
Garantizar que los objetivos de descarbonización se apliquen de manera territorialmente equilibrada y eficaz.

Recomendación de enmienda 12

Nuevo artículo 3 *bis*.

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
	<i>Apoyo financiero al mercado de segunda mano</i> <i>1. A partir del ... [dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1], los Estados miembros adoptarán medidas para apoyar el desarrollo de un mercado de segunda mano competitivo para los vehículos de emisión cero, en particular, cuando proceda:</i> <i>a) límites máximos de amortización deducibles de impuestos más elevados y plazos de amortización acelerados para los vehículos de emisión cero introducidos en el mercado por grandes empresas en su territorio;</i> <i>b) incentivos específicos, bonificaciones o sistemas de apoyo para la readaptación de vehículos de alto kilometraje y la readaptación de baterías, destinados a mejorar la asequibilidad y el acceso a la movilidad sin emisiones para los hogares y las comunidades vulnerables.</i>

	2. Los Estados miembros velarán por que las medidas adoptadas en virtud del presente artículo se diseñen y apliquen de manera no discriminatoria para fomentar el desarrollo de un mercado de segunda mano inclusivo y que funcione correctamente para los vehículos de emisión cero, accesible a todos los segmentos de consumidores.
--	--

Exposición de motivos
En consonancia con el objetivo adicional del citado Reglamento, los Estados miembros deben apoyar el desarrollo de un mercado operativo para los vehículos de segunda mano de emisión cero.

Recomendación de enmienda 13

Artículo 4 – Modifíquese.

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea». La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea». La definición y su metodología conexa para determinar los criterios para considerar que un turismo está «fabricado en la UE» se definen en la propuesta de Reglamento por el que se establece un marco de medidas para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos [COM(2026) 100 final].

Exposición de motivos
Armonizar la definición de «fabricado en la UE» con la Ley de Aceleración Industrial, a fin de garantizar la seguridad jurídica y la coherencia.

Recomendación de enmienda 14

Artículo 6 – Modifíquese

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
Artículo 6 A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento. A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	Artículo 6 A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento. <i>El plan nacional incluirá, como mínimo:</i> <i>a) medidas para apoyar la adopción de vehículos de emisión cero por parte de las flotas empresariales, incluidos incentivos económicos y su valor total (de los incentivos) y marcos reglamentarios;</i> <i>b) hitos indicativos para el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje, incluidos el depósito, el lugar de trabajo y la recarga pública, con una evaluación territorial de las deficiencias de las infraestructuras;</i> <i>c) medidas específicas para abordar las disparidades regionales, en particular en las zonas rurales, remotas y menos desarrolladas;</i> <i>d) medidas de apoyo a los segmentos de flota de alto uso, incluidos los vehículos comerciales ligeros y la logística urbana;</i> <i>e) una descripción de la participación de los entes locales y regionales en el diseño y la ejecución del plan.</i> A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.

Exposición de motivos

Garantizar que los planes nacionales promuevan una electrificación eficaz y territorialmente equilibrada de las flotas empresariales, combinando la planificación de infraestructuras, medidas regionales específicas y la participación de los entes locales y regionales.

Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/1242 – COM(2025) 784 final

Recomendación de enmienda 15 Artículo 1, apartado 1, nueva letra b).

<i>Texto de la Comisión Europea</i>	<i>Enmienda del CDR</i>
En el artículo 7, apartado 1, la letra a) se modifica como sigue: «a) la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ mencionada en el apartado 2 para el período de comunicación del año 2025 y las emisiones específicas medias de CO₂ de ese fabricante para los períodos de comunicación de los años de 2025 a 2029; y la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ para los períodos de comunicaciones distintos al de los años 2025 a 2029 y las emisiones específicas medias de CO₂ de ese fabricante para el mismo período de comunicación; si dicha diferencia es positiva (“créditos de emisiones”); o».	En el artículo 7, el apartado 1 se modifica como sigue: «a) la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ mencionada en el apartado 2 para el período de comunicación del año 2025 y las emisiones específicas medias de CO₂ de ese fabricante para los períodos de comunicación de los años de 2025 a 2029; y la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ para los períodos de comunicaciones distintos al de los años 2025 a 2029 y las emisiones específicas medias de CO₂ de ese fabricante para el mismo período de comunicación; si dicha diferencia es positiva (“créditos de emisiones”); o <i>b) la Comisión evaluará, antes del 31 de diciembre de 2028, si la flexibilidad aplicable a los períodos de notificación de 2025 a 2029 ha ayudado efectivamente a los fabricantes a alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones de CO₂ y a los objetivos normativos en su conjunto. Cuando dicha flexibilidad no demuestre eficacia, la Comisión propondrá su modificación o terminación.».</i>

Exposición de motivos
Esta evaluación ofrecería la posibilidad, en caso necesario, de prever una mayor flexibilidad para que los fabricantes de vehículos pesados cumplan sus objetivos de emisiones, lo que garantizará la competitividad de la producción europea.

II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES (CDR):

1. subraya que el paquete automovilístico representa un paso positivo para alinear las estrategias de la descarbonización con las realidades del mercado y la competitividad industrial, y convertir el contexto global actual, la coyuntura del sector y la necesidad de autonomía energética en una oportunidad de transformación socioeconómica europea; acoge la flexibilidad normativa temporal prevista como un apoyo útil para sostener los esfuerzos de los fabricantes de automóviles hacia la transición;
2. insiste en que la electrificación es la vía central, pero su éxito depende de la asequibilidad y del acceso a la movilidad sin emisiones. La previsibilidad normativa es esencial para orientar la inversión, innovación, producción y compra a largo plazo, sin comprometer la competitividad europea. Todos los ajustes reglamentarios temporales respecto al objetivo para 2035 deben preservar una dirección clara y estable hacia la neutralidad climática en 2050. El apoyo financiero público es esencial, mediante todos los instrumentos al alcance, para ayudar a los fabricantes de automóviles a alcanzar los objetivos de reducción de emisiones y para hacer de esta conversión una oportunidad de crecimiento económico para el sector y para el conjunto de la sociedad europea;

Previsibilidad y seguridad jurídica de la transición

3. reafirma la importancia de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ como motor clave de la descarbonización y de la transformación industrial;
4. subraya que el marco revisado puede proporcionar ayuda a corto plazo, pero no debe retrasar la movilidad sin emisiones ni desincentivar inversiones, innovación y estrategias de mercado dirigidas a hacer de la descarbonización una oportunidad de conversión industrial competitiva y autonomía estratégica. Pide un seguimiento periódico de las repercusiones territoriales y del empleo;

Electrificación, asequibilidad y aceptación en el mercado

5. reconoce la electrificación como vía central para la descarbonización del transporte por carretera y la necesidad de abordar sus limitaciones sociales y de mercado;
6. subraya que el acceso de mercado a una oferta asequible es la condición clave y pide medidas para garantizar el acceso a la movilidad eléctrica para todos los ciudadanos y regiones;
7. hace hincapié en desplegar, con financiación europea, nacional y regional, infraestructura de recarga adecuada en todas las regiones;
8. pide apoyo específico para estimular la demanda en regiones de renta más baja e información clara y transparente a los consumidores, incluidas medidas de etiquetado;

Hacer de la conversión industrial una oportunidad competitiva

9. acoge con satisfacción la intención de reforzar la competitividad del sector automovilístico europeo mediante criterios «fabricado en la UE» destinados a apoyar la localización de la producción y la capacidad industrial con generación de valor dentro de la Unión; hace hincapié en que la aplicación de los criterios de «fabricado en la UE» debe ser proporcionada y calibrarse cuidadosamente, a fin de garantizar la seguridad jurídica y evitar cargas y trámites burocráticos indebidos para los fabricantes y proveedores, en particular las pymes y las cadenas de suministro regionales, al tiempo que se permite una adaptación predecible y ordenada de los sistemas de producción existentes y se respetan las asociaciones comerciales e industriales con los aliados más cercanos de la UE;
10. apoya la Ley de Aceleración Industrial (IAA) como instrumento clave para reforzar la dimensión industrial de la transición, reduciendo dependencias estratégicas y apoyando ecosistemas automovilísticos regionales; insta a la Comisión a que determine los criterios para la designación de zonas de aceleración industrial y garantice un apoyo adecuado a los ecosistemas regionales que no integran la categoría pero que tienen potencial para contribuir a la conversión del sector a largo plazo;
11. destaca la necesidad de garantizar la plena coherencia entre las medidas reglamentarias e industriales, de modo que se refuercen mutuamente y se fortalezca toda la cadena de valor del automóvil; en este respecto, pide un estándar de criterios para definir el «automóvil con valor europeo añadido». Anima a la Comisión a adoptar un acto delegado que defina los criterios comunes de la generación de valor europeo en la cadena de la automoción eléctrica. Esta definición permitirá aplicar el concepto de fabricado en la UE y los criterios generales de la IAA a la cadena del vehículo eléctrico y servir como estándar de referencia para la compra pública, ayudas de Estado y evaluación de inversiones estratégicas en el sector. Además, podrá incorporar parámetros como la inversión en I+D en la Unión, la producción con valor añadido en las regiones europeas, la participación de proveedores europeos, la creación de empleo de calidad, la formación con especial atención a la paridad de género y la transferencia de capacidades tecnológicas. Asimismo, complementaría la coordinación entre autoridades nacionales y la Comisión en las normas, incentivos y control de la inversión extranjera directa, asegurando que las inversiones en automoción eléctrica contribuyan efectivamente al fortalecimiento de la base industrial europea;
12. pide a la Comisión europea animar al sector de automoción para desarrollar un marco EU Inc. destinado a crear empresas en la cadena de valor del vehículo eléctrico. Toda la cadena de valor del vehículo eléctrico podría ser objeto de una aplicación piloto del 28.º régimen o EU Inc. La Comisión Europea debería, una vez aprobado el Reglamento EU Inc., apoyar los proyectos estratégicos de la cadena de valor del vehículo eléctrico (gigafactorías, ensamblaje, reciclaje, *software* de movilidad, baterías, componentes críticos), y habilitar su establecimiento y operación bajo un marco societario único europeo. Esta opción permitiría reducir costes de establecimiento, simplificar operaciones transfronterizas, facilitar *joint-ventures* europeas, atraer capital y acelerar el escalado industrial en una cadena de valor que hoy depende de la coordinación entre varios Estados miembros;

Financiación y transición justa

13. acoge con satisfacción iniciativas como el «Impulsor de Baterías» (*Battery Booster*), el Reglamento de flotas corporativas limpias y los incentivos a los vehículos eléctricos pequeños. Pero señala que su eficacia dependerá de instrumentos financieros públicos de la Unión y de los Estados miembros dirigidos a incentivar la demanda, al tiempo que a facilitar la conversión y escalado de las capacidades productivas regionales existentes;
14. subraya que los objetivos de transición justa deben integrarse plenamente en una política de cohesión reforzada, con enfoque territorial y regiones en el centro de la aplicación, garantizando que las regiones más afectadas reciban apoyo adecuado y específico;

La transición laboral y la aceptación social

15. subraya que la creación de un entorno operativo rentable para los fabricantes de automóviles y, por consiguiente, de empleo de calidad en el proceso de transición de la industria del automóvil es el factor más importante para concitar la aceptación social y el apoyo político y empresarial a la conversión y adopción del vehículo eléctrico. Destaca que es en el nivel regional donde se pueden definir programas de formación y recualificación profesional e incentivos para responder a necesidades industriales;
16. recuerda que es absolutamente esencial integrar mejor a las mujeres en carreras tecnológicas e industriales para mejorar la competitividad del sector;
17. pide que parte de los instrumentos financieros de la Unión y del Fondo de Competitividad se articulen territorialmente para programas de recualificación en competencias tecnoindustriales. Pide a la Comisión que incorpore criterios de creación de empleo local, condiciones laborales competitivas, la formación especializada, el acceso paritario para hombres y mujeres y la recualificación de la mano de obra en el sector europeo del automóvil como condiciones necesarias para la compra pública, las ayudas de Estado y la entrada de inversión extranjera con el objetivo de reforzar las oportunidades socioeconómicas de la conversión industrial en Europa.

Bruselas,

III. PROCEDIMIENTO

Título	Paquete de medidas sobre el sector automovilístico
Documentos de referencia	<u>COM(2025) 784 final</u> – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al cálculo de los créditos de emisiones de los vehículos pesados para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029 <u>COM(2025) 995 final</u> – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el que se deroga la Directiva 1999/94/CE <u>COM(2025) 993 final</u> – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 y (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la simplificación de los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo de los vehículos de motor y se derogan la Directiva 70/157/CEE del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo [SWD(2025) 1056 final] <u>COM(2025) 999 final</u> – Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE con el fin de eximir a determinados vehículos eléctricos de la categoría N2 del requisito relativo a la instalación y utilización de un dispositivo de limitación de velocidad <u>C(2025) 8950 final</u> – Comunicación de la Comisión – Estrategia «Impulsor de Baterías» <u>COM(2025) 994 final</u> – Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre vehículos de empresa limpios
Base jurídica	Artículo 307 del TFUE
Procedimiento reglamentario	Artículo 41, letra a), del Reglamento interno
Fecha de la consulta del Consejo / del Parlamento Europeo / Fecha de la carta de la Comisión	
Fecha de la decisión de la presidenta / Fecha de la decisión de la Mesa	
Comisión competente	Comisión de Política de Cohesión Territorial y Presupuesto de la UE

Ponente	María Victoria CHIVITE NAVASCUÉS (ES/PSE), presidenta de la Comunidad Foral de Navarra, Gobierno de Navarra
Examen en comisión	27 de abril de 2026
Fecha de la aprobación en comisión	25 de junio de 2026
Resultado de la votación en comisión (mayoría/unanimitad)	Aprobado por mayoría
Fecha de la aprobación en el pleno	Prevista para los días 12 a 14 de octubre de 2026
Dictámenes anteriores del Comité	
Referencia a la subsidiariedad	
