

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

Boletín

AUTOMOCIÓN Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

N.º 26



Ainara Rentería Tazo

Directora: Responsable del Grupo de Automoción y Movilidad Sostenible, de Gómez-Acebo & Pombo Abogados
Socia de Gómez-Acebo & Pombo Abogados



Contenido

Jurisprudencia	5	
• España	5	
— Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Santander, Sentencia 12/2025 de 21 de febrero de 2025, Proc. 21/2024. Competencia desleal. Publicidad ilícita por engañosa.....	5	
• Europa.....	5	
— Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 21 de noviembre de 2024. Recurso de casación – Política comercial común – Medidas dirigidas a garantizar el ejercicio por la Unión Europea de los derechos que le confieren las normas del comercio internacional – Reglamento de Ejecución (UE) 2018/886 – Unión aduanera – Código aduanero de la Unión – Decisiones relativas a informaciones vinculantes en materia de origen (IVO) adoptadas por autoridades aduaneras nacionales – Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 – Concepto de elaboraciones o transformaciones que no están económicamente justificadas	5	
— Orden PJC/1472/2024, de 26 de diciembre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de diciembre de 2024, por el que se declara la activación del Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo, de conformidad con el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para el sector de la fabricación de vehículos de motor	8	
— Ordenanza 1/2025, de 28 de enero, por la que se regula el entorno controlado de pruebas de proyectos innovadores de la ciudad de Madrid	8	
— Real Decreto-ley 3/2025, de 1 de abril, por el que se establece el programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) para el año 2025	9	
• Europa.....	10	
— Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, (versión refundida)	10	
— Reglamento (UE) 2024/2822 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 6/2002 del Consejo, sobre los dibujos y modelos comunitarios, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2246/2002 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE) y Directiva (UE) 2024/2823 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la protección jurídica de los dibujos y modelos (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE)	10	
Legislación.....	6	
• España	6	
— Acuerdo de 6 de noviembre de 2024, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban las normas reguladoras y se establece el procedimiento de concesión directa de incentivos del «Plan Mueve Madrid: Ayudas para el fomento de la movilidad sostenible y accesible para todos en la Comunidad de Madrid»	6	
— Proyecto de Ley de Industria y Autonomía Estratégica (121/000043), publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 20 de diciembre de 2024	7	



— Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD)).....	11
— Diálogo estratégico sobre el futuro de la industria europea de la automoción: Propuesta de Reglamento del Parlamento y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ de los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años naturales de 2025 a 2027; Plan de Acción Industrial, y consulta pública.....	12
• Consulta pública.....	13
— Normas de competencia de la Unión Europea relativas a acuerdos verticales en el sector de la automoción	13
• Noticias.....	13
— Anteproyecto de Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid	13
— Presentación del <i>Clean Industrial Deal</i> para la competitividad y la descarbonización de la UE	14
— La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa acelerará la descarbonización del transporte por carretera a través del desarrollo de disposiciones armonizadas para vehículos eléctricos y sistemas de retroadaptación de pilas de combustible de hidrógeno.....	14

Jurisprudencia

España

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Santander, Sentencia 12/2025 de 21 de febrero de 2025, Proc. 21/2024. Competencia desleal. Publicidad ilícita por engañosa

Interesante sentencia relativa al *greenwashing* entre importantes multinacionales españolas en torno a las comunicaciones de cero emisiones y sostenibilidad.

La parte demandante acusó a los demandados de incurrir en sus comunicaciones comerciales y campañas publicitarias en publicidad engañosa, ilícita y desleal, violando los artículos 5 y 7 de la Ley de Competencia Desleal, al mencionar compromisos como alcanzar cero emisiones netas para 2050 y promover la movilidad sostenible.

El juzgado desestimó la demanda, argumentando que las comunicaciones no tenían carácter publicitario. En particular, se refirió al contenido del sitio web corporativo de Repsol, indicando que no se trataba de comunicaciones comerciales dirigidas directamente a los consumidores, sino de información accesible voluntariamente por

ellos. El juzgado destacó que es difícil considerar desleal las menciones sobre los atributos de la empresa que no están dirigidas a productos o servicios específicos, sino a compromisos generales de la empresa.

El juzgado tuvo en cuenta el escaso tráfico de la web corporativa hacia la comercial (1,53% de visitas) y el bajo número de visitas a la sección de sostenibilidad (5%). Señaló asimismo que la web ofrece una gran cantidad de información que permite al visitante conocer a la empresa y que el compromiso con los 17 objetivos de desarrollo sostenible es valorado por agencias de rating.

En cuanto a las alegaciones de *greenwashing* o blanqueo ecológico, el juzgado rechaza las pretensiones de la demandante pero señala que debe existir una proporcionalidad entre la publicidad y la actividad de la empresa de modo que éstas no sean «gotas en el océano» que puedan «generar [] error produciendo una expectativa en el consumidor respecto de la verdadera naturaleza del empresario y sus productos, y distorsionar sustancialmente el comportamiento económico del consumidor medio concernido».

Europa

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 21 de noviembre de 2024. Recurso de casación – Política comercial común – Medidas dirigidas a garantizar el ejercicio por la Unión

Europea de los derechos que le confieren las normas del comercio internacional – Reglamento de Ejecución (UE) 2018/886 – Unión aduanera – Código aduanero de la Unión – Decisiones re-

lativas a informaciones vinculantes en materia de origen (IVO) adoptadas por autoridades aduaneras nacionales – Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 – Concepto de elaboraciones o transformaciones que no están económicamente justificadas

El Tribunal de Justicia resolvió el recurso de casación interpuesto por Harley Davidson Europe Ltd y Neovia Logistics Services International NV contra la sentencia del Tribunal General que desestimó su recurso de anulación de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/563 de la Comisión. Esta decisión revocaba las informaciones vinculantes en materia de origen (IVO) que certificaban que las motocicletas Harley-Davidson para el mercado de la UE eran originarias de Tailandia.

Las recurrentes alegaron errores en la interpretación del artículo 33 del Reglamento Delegado

2015/2446, que trata sobre operaciones de elaboración o transformación no justificadas desde el punto de vista económico. Argumentaron que el Tribunal General se basó únicamente en el formulario 8-K y no en todos los datos disponibles, incluyendo pruebas posteriores. Según Harley Davidson, la deslocalización de la producción a Tailandia no tenía como finalidad principal evitar la carga arancelaria adicional impuesta por la UE.

El Tribunal de Justicia rechazó el recurso de casación, explicando que el artículo 33 solo es aplicable si los datos disponibles demuestran que la finalidad de la deslocalización era evitar la medida de política comercial. Además, subrayó que el criterio decisivo es la finalidad principal o dominante de la operación y que corresponde al operador económico aportar pruebas de un motivo razonable diferente.

Legislación

España

Acuerdo de 6 de noviembre de 2024, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban las normas reguladoras y se establece el procedimiento de concesión directa de incentivos del «Plan Mueve Madrid: Ayudas para el fomento de la movilidad sostenible y accesible para todos en la Comunidad de Madrid»

El Plan establece la concesión directa de ayudas para el achatarramiento de vehículos, de cate-

gorías M1 y N1 sin distintivo ambiental y la adquisición desde el 1 de enero de 2024 de vehículos eléctricos entre los que figuran ciclos de pedaleo asistido, ciclomotores eléctricos y vehículos eléctricos de células de combustible (vehículos de hidrógeno) de la categoría M1, que se destinen al uso de taxi o de servicios VTC (artículos 1 y 8). El periodo de ejecución del programa de incentivos finaliza el 31 de diciembre de 2026 (artículo 8). El crédito presupuestario declarado disponible para las ayudas en 2025 es de 5.018.528 de euros, del que al menos un 30 % irá destinado a las

solicitudes de beneficiarios residentes en ZBEs de municipios de la Comunidad de Madrid o que realicen su actividad profesional y económica en ellas¹. Las ayudas son compatibles entre sí y con otras ayudas públicas nacionales e internacionales, con los límites establecidos en los artículos 6, 7 y 9 de las normas reguladoras (artículos 1 y 9). Las solicitudes deberán presentarse en el plazo de tres meses desde la adquisición o achatarramiento del vehículo. En el caso de vehículos adquiridos entre el 1 de enero de 2024 y la publicación de las normas reguladoras, las solicitudes habrán de presentarse en el plazo máximo de tres meses desde su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (artículo 10).

Entre las ayudas por el achatarramiento de vehículos de categorías M1 y N1 destaca la concesión de ayuda de 2.000 euros cuando se adquiera además un vehículo de estas categorías ECO o cero emisiones; la concesión del abono de transporte de la zona tarifaria C2 durante un periodo de tres años, y la concesión de bonos ambientales por importe de 1.250 euros para servicios de movilidad compartida «carsharing» y «motosharing» con vehículos cero emisiones.

Proyecto de Ley de Industria y Autonomía Estratégica (121/000043), publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 20 de diciembre de 2024

Este proyecto de ley, aprobado por el Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2024 y publicado en el Boletín de las Cortes Generales el 20 de diciembre de 2024, actualizará la actual Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria. Se encuentra

en tramitación en la Comisión de Industria y Turismo del Congreso de los Diputados.

Destacan los «Proyectos Industriales Estratégicos» que se podrán reconocer para las industrias manufactureras y actividades industriales asociadas o complementarias, y los servicios de aplicación industrial de orden intelectual. Estos proyectos deberán cumplir con alguno de los criterios establecidos por el artículo 28, entre otros, tener un volumen de inversión relevante en términos nacionales, ser dirigidos por empresas estratégicas o desarrollar tecnologías de cero emisiones netas, «según la lista establecida en el Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724», entre las que se encontrarían, por ejemplo, «tecnologías de baterías y de almacenamiento de energía»; «tecnologías de hidrógeno, incluidos los electrolizadores y las pilas de combustible», y «tecnologías de transporte y utilización de CO₂». Entre los efectos por la declaración de estos proyectos están «la agilización de trámites administrativos; el posible acceso a ayudas públicas sin concurrencia competitiva; y una tramitación preferente de solicitudes de patentes y modelos de utilidad».

El proyecto de ley establece entre las infracciones graves «la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes [...]» y la falsificación de los resultados de los ensayos para su homologación. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de entre 3.000 y más de 7.000.000 euros.

¹ ORDEN 848/2025, de 11 de marzo, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, por la que se hace pública la declaración del crédito presupuestario disponible en el ejercicio 2025 para financiar el Plan Mueve Madrid de Ayudas para el fomento de la movilidad sostenible y accesible para todos en la Comunidad de Madrid, aprobadas por Acuerdo de 6 de noviembre de 2024, del Consejo de Gobierno.

Orden PJC/1472/2024, de 26 de diciembre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de diciembre de 2024, por el que se declara la activación del Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo, de conformidad con el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para el sector de la fabricación de vehículos de motor

El Consejo de Ministros de 23 de diciembre de 2024 adoptó el acuerdo por el que se declara la activación desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2025 del Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo para el sector de la fabricación de vehículos de motor. El Mecanismo RED es un instrumento previsto en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, que, previa activación por el Consejo de Ministros, permite a las empresas solicitar «medidas de reducción de jornada y suspensión de contratos de trabajo» en respuesta a circunstancias excepcionales macroeconómicas o sectoriales. El mecanismo ha sido activado en su modalidad sectorial porque en el sector de la automoción se han apreciado cambios «previsiblemente permanentes» que generan necesidades de recualificación y procesos de transición profesional para sus trabajadores.

Las empresas que podrán solicitar las medidas de reducción temporal de jornada y suspensión de contratos de trabajo son las que a fecha de 30 de noviembre de 2024 sean:

- Empresas del sector de la fabricación de vehículos de motor cuya actividad esté clasificada en el código CNAE-09 2910. Estas empresas podrán solicitar las medidas si, desde el 1 de abril de 2022 hasta la entrada en vigor

del Acuerdo, han perdido más del 25% de la afiliación a la Seguridad Social de sus personas trabajadoras y mantuvieron de media más del 30% de su plantilla en ERTE.

- Empresas integrantes de la cadena de valor de las empresas del apartado anterior cuya actividad esté clasificada en los códigos CNAE-09 incluidos en el anexo II con centros de trabajo ubicados en España y en la que al menos el 40% de su facturación en 2023 se haya generado en operaciones directas con esas empresas.

Las empresas que apliquen el Mecanismo se comprometen «a no llevar a cabo despidos ni individuales ni colectivos, ni, salvo cuando concurren causas de fuerza mayor, reducciones de jornada ni suspensiones de contrato por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, de las personas trabajadoras afectadas por las medidas derivadas de este Mecanismo RED durante los dos años siguientes a la finalización de la vigencia de estas medidas».

Ordenanza 1/2025, de 28 de enero, por la que se regula el entorno controlado de pruebas de proyectos innovadores de la ciudad de Madrid

El objeto de la Ordenanza es regular un entorno controlado de pruebas —definido como un espacio físico o virtual «controlado y delimitado en el que se desarrollará cada proyecto, con las condiciones que se determinen en cada autorización de acceso» y denominado *regulatory sandbox* a nivel internacional— «que permita llevar a cabo proyectos y pruebas innovadoras de carácter temporal en espacios públicos de titularidad municipal en el término municipal de Madrid» (artículo 1). La actividad del *regulatory sandbox* de Madrid fomenta la investigación e innovación y la sostenibilidad social, económica y medioam-

biental, entre otros. La movilidad sostenible es una de las materias con las que los proyectos que soliciten acceso al entorno controlado de pruebas deberán de estar relacionadas (artículo 2).

Se requerirá una autorización administrativa para acceder al entorno controlado de pruebas (artículo 6). Los proyectos deberán, entre otros, consistir en una innovación urbana que aporte un avance con respecto al estado de la técnica y responder a los retos económicos, ambientales y sociales que vive Madrid, y los promotores deberán contar con los recursos necesarios para realizar las pruebas (artículo 7), sin perjuicio de otros medios personales y materiales que puedan dedicar los órganos competentes (artículo 5). Entre las condiciones mínimas que deberá incluir la autorización de acceso destacan, entre otros, i) el régimen de garantías, «que incluirá un seguro de responsabilidad civil por la cuantía que se determine» y si el proyecto afecta a bienes o infraestructuras municipales, «incluirá una garantía por la cuantía que se determine», y ii) «en su caso», cláusulas de confidencialidad relativas a «los derechos de propiedad industrial e intelectual o secretos empresariales que pudieran verse afectados durante la realización de las pruebas» (artículo 12.3).

Real Decreto-ley 3/2025, de 1 de abril, por el que se establece el programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) para el año 2025

El Real Decreto-ley 3/2025 regula el Programa MOVES III que dota de una vigencia desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2025 y de un presupuesto de 400 millones de euros, y que se regirá por el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril. Quedan incluidas como actuaciones sub-

vencionables las contempladas en el artículo 13 del Real Decreto 266/2021, es decir, la adquisición de vehículos eléctricos (VE) y el despliegue de infraestructura de recarga de VE. A diferencia de las ayudas del Plan Mueve Madrid, comentadas en el punto 1 de esta sección, las ayudas del MOVES III no son compatibles con otras subvenciones o ayudas tanto nacionales como internacionales, públicas o privadas, destinadas a la misma finalidad².

El Real Decreto-ley 3/2025 introduce modificaciones a la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio que permiten a los contribuyentes deducir el 15 % del valor de adquisición de un VE nuevo hasta el 31 de diciembre —cuando se adquiriera o se abone una cantidad a cuenta que represente, como mínimo, el 25 % del valor de adquisición del vehículo— en los términos previstos y con respecto a vehículos que cumplan los requisitos detallados, y el 15 % de las cantidades satisfechas hasta el 31 de diciembre de 2025 para la instalación en un inmueble de su propiedad de sistemas de recarga de baterías para VEs no afectas a una actividad económica, conforme a los requisitos establecidos. La base máxima de la deducción será de 20.000 euros y 4.000 euros, respectivamente. Resulta importante señalar la pérdida del derecho a la deducción practicada si con posterioridad a la adquisición del VE nuevo o de la instalación del sistema de recarga de baterías éstos se afectaran a una actividad económica.

El 10 de abril, el Congreso de los Diputados acordó convalidar el Real Decreto-ley 3/2025 de conformidad con los artículos 86.2 de la Constitución española y 151.1 del Reglamento del Congreso.

² Artículo 15, Real Decreto 266/2021.

Europa

Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, (versión refundida)

La nueva Directiva refunde las Directivas 2004/107/CE³ y 2008/50/CE⁴ que quedarán derogadas con efectos desde el 12 de diciembre de 2026 (considerando 1, artículo 31). Establece «un período transitorio [durante el cual] los valores límite y los valores objetivo deben ser idénticos a los establecidos en virtud de las Directivas derogadas hasta que empiecen a aplicarse los nuevos valores límite»⁵ para que los Estados miembros puedan prepararse para las modificaciones y para «garantizar la continuidad jurídica»⁶. La nueva Directiva tiene en cuenta la revisión de septiembre de 2021 de las directrices sobre calidad del aire de la OMS.

La «hoja de ruta de calidad del aire» definida como el «plan de calidad del aire, adoptado antes del plazo de cumplimiento de los valores límite y los valores objetivo, que establece políticas y medidas para cumplir dichos valores límite y valores objetivo dentro del plazo de cumplimiento» será necesaria para que un Estado miembro pueda prorrogar el plazo de cumplimiento de la obligación de aplicar ciertos valores límite, de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 18. Las hojas de ruta y los planes

de calidad del aire «incluirán, como mínimo», medidas de reducción pertinentes de la contaminación atmosférica entre las que se encuentran las de reducción de emisiones de vehículos «mediante su adaptación posterior con grupos moto propulsores sin emisiones y equipos de control de las emisiones», para lo cual indica que «se deberá estudiar la posibilidad de ofrecer incentivos económicos para acelerar la aceptación de esta medida», y medidas «destinadas a limitar las emisiones procedentes del transporte mediante la planificación urbana y la gestión del tráfico», que incluye sistemas de restricciones de acceso urbano de vehículos, incluidas ZBEs y zonas de cero emisiones, y el establecimiento de barrios y calles sin automóviles.

La nueva Directiva también impone la obligación a los Estados miembros de asegurar que las personas físicas tengan derecho a reclamar y obtener una indemnización por daños a la salud humana causados por infracción de las normas nacionales de transposición de los artículos 19, apartados 1 a 5, y del artículo 20, apartados 1 y 2, «que las autoridades competentes hayan cometido con dolo o por negligencia» (artículo 28). Quedaría por ver cómo se transpone la nueva Directiva al ordenamiento jurídico español.

Reglamento (UE) 2024/2822 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de

³ Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

⁴ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

⁵ Considerando n.º 25.

⁶ Ídem.

octubre de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 6/2002 del Consejo, sobre los dibujos y modelos comunitarios, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2246/2002 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE) y Directiva (UE) 2024/2823 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la protección jurídica de los dibujos y modelos (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE)

Remitimos a la publicación de nuestra área de Propiedad intelectual e industrial titulada «La reforma del Derecho europeo sobre el diseño industrial» que aborda la cláusula de reparación, relevante para el sector de la automoción⁷.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

La Propuesta de Reglamento presentada por la Comisión en julio de 2023 se encuentra en fase de primera lectura del procedimiento legislativo ordinario en la Comisión de Medio Ambiente,

Clima y Seguridad Alimentaria y en la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor del Parlamento Europeo. El 19 de febrero concluyó el plazo de presentación de enmiendas al texto. Los copONENTES han propuesto adaptar los objetivos de la Propuesta «atendiendo a lo que es viable para la industria» para garantizar «que [] sean razonables y realistas»⁸.

La Propuesta se basa en una evaluación de la legislación vigente —la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil (Directiva VFU) y la Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización (Directiva 2005/64)—⁹. Destaca la ampliación de su ámbito de aplicación a, entre otros, autobuses, camiones, motocicletas de dos ruedas, incluyendo con sidecar, triciclos de motor y cuatriciclos ligeros y pesados, y a los mismos al final de su vida útil, además de aplicar a los M₁ y N₁ y a los mismos al final de su vida útil¹⁰. Destaca también la regulación del contenido mínimo reciclado en vehículos por el que al menos el 25% del plástico ha de ser de plástico reciclado posconsumo y el 25% de éste debe proceder de vehículos al final de su vida útil¹¹. La Comisión queda facultada para adoptar actos delegados para establecer el porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo y de otros metales. También destacan

⁷ La reforma del Derecho europeo sobre el diseño industrial. Disponible en este [enlace](#).

⁸ Proyecto de resolución legislativa del Parlamento Europeo, Exposición de motivos.

⁹ EUR-Lex, Propuesta de Reglamento, Exposición de motivos. Disponible en este [enlace](#).

¹⁰ Compárese, Propuesta de Reglamento, artículo 2, con la Directiva VFU, artículo 3, y con la Directiva 2005/64, artículo 2.

¹¹ Propuesta de Reglamento, artículo 6 y considerando 19. Comisión Europea, End-of-Life Vehilces. Disponible en este [enlace](#).

las condiciones para la exportación de vehículos usados y la regulación de los traslados de VFU para su tratamiento fuera de la UE, por la que se imponen obligaciones de cumplimiento tanto a los operadores de gestión de residuos como al exportador¹². En cuanto a pilas y baterías, aunque no regula, entre otros aspectos, las baterías al final de su vida útil, que están reguladas por su Reglamento específico¹³, contiene disposiciones sobre la retirada de baterías de VFU para asegurar su reutilización o reciclado de acuerdo con dicho Reglamento específico.

Diálogo estratégico sobre el futuro de la industria europea de la automoción: Propuesta de Reglamento del Parlamento y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años naturales de 2025 a 2027; Plan de Acción Industrial, y consulta pública

El 1 de abril la Comisión Europea (Comisión) presentó su propuesta de Reglamento del Parlamento y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 (Reglamento 2019/631) para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte

de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años naturales de 2025 a 2027 (Propuesta). Esta Propuesta plasma la enmienda focalizada al Reglamento 2019/631 incluida en el Plan de Acción Industrial para el sector europeo de la automoción,¹⁴ presentada el 5 de marzo y que anunció la Presidenta de la Comisión el 3 de marzo tras la segunda reunión del Diálogo estratégico sobre el futuro de la industria europea de la automoción, lanzado el 30 de enero. La enmienda, de ser aprobada por los co-legisladores, determinaría que el cumplimiento del objetivo se evaluaría en el periodo de tres años comprendido entre 2025-2027 para permitir a los fabricantes compensar cualquier déficit en uno o dos años con un exceso de logros en otro u otros años, al tiempo que se mantiene el objetivo de 2025.

La Comisión Europea también incluyó el Plan de Acción Industrial que acelerará los trabajos para la revisión programada del Reglamento 2019/631, revisión que señala tendrá en cuenta todos los avances tecnológicos relevantes y «la importancia de una transición económicamente viable y socialmente justa hacia la movilidad de cero emisiones». Sobre baterías, el Plan incluye el apoyo de la Comisión a la cadena de valor europea de baterías de próxima generación, incluyendo el reciclado, y avanza que requisitos de contenido europeo tanto de celdas de batería como en vehículos eléctricos vendidos en la UE serán abordados en legislación futura.

¹² Véase, Propuesta de Reglamento, artículos 34 y 36.

¹³ Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE (Texto pertinente a efectos del EEE).

¹⁴ Comisión Europea, Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité Europeo de las Regiones, Plan de Acción Industrial para el sector europeo de la automoción. Disponible en este [enlace](#).

El 13 de febrero concluyó la consulta pública lanzada en el marco del Diálogo estratégico. España es el país que aportó el mayor número de comentarios: 1.374 comentarios (un 72,09 %). Le sigue Alemania con 107 comentarios. Por categoría de encuestado, la mayoría de los comentarios provienen de ciudadanos de la UE (1.466 comentarios, un 76,92 %) seguido por asociaciones empresariales (154 comentarios, un 8,08 %). A través de

la consulta pública se invitaba a los participantes «a compartir sus opiniones e información sobre los temas principales que necesitan una acción urgente para dar a la industria de la automoción un futuro sólido en Europa e identificar soluciones potenciales» en un contexto marcado por los retos a los que se enfrenta el sector, que pide, entre otros, la flexibilización de la normativa de emisiones.

Consulta pública

Normas de competencia de la Unión Europea relativas a acuerdos verticales en el sector de la automoción

Desde el 28 de febrero hasta el 23 de mayo está abierta la consulta pública sobre el Reglamento (UE) n.º 461/2010 de la Comisión, de 27 de mayo de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor (el Reglamento)

y sus Directrices suplementarias, modificados en abril de 2023¹⁵. La consulta pública tiene lugar en el contexto de la evaluación del Reglamento antes de su expiración en mayo de 2028. La Comisión Europea explica que la evaluación del Reglamento «complementa» los esfuerzos del Diálogo estratégico sobre el futuro de la industria europea de la automoción, lanzado el pasado 30 de enero, y su Plan de Acción «al asegurar un mercado de recambios competitivo». Todos los interesados están invitados a expresar su punto de vista.

Noticias

Anteproyecto de Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid

Desde el 20 de enero hasta el 14 de febrero estuvo abierta la consulta pública previa sobre el anteproyecto de Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid. El gobierno autonómico ha

considerado necesaria la aprobación de una Ley «que establezca el marco jurídico que ampare la implantación de las políticas de movilidad» para solucionar, entre otros, el problema de la «armonización de las políticas de movilidad de los municipios de la Comunidad de Madrid». Por ello, la Ley pretende ser el «mar-

¹⁵ Comisión Europea, Commission launches public consultation on antitrust rules for motor vehicle sector. Disponible en este [enlace](#).

co estratégico» de un «modelo de movilidad sostenible» abordando «el transporte y la movilidad desde una perspectiva transversal e integradora». Está previsto que se formen mesas de trabajo público-privadas para trabajar sobre los ámbitos que la Ley tendrá en cuenta, entre otros, de economía y competitividad, medioambiente, digitalización, transporte público y de mercancías¹⁶.

La futura Ley de Movilidad pretende, entre otros, establecer criterios armonizados especialmente con respecto a la implementación de zonas de bajas emisiones; incluir «medidas destinadas al fomento de una movilidad responsable y segura» que integre los distintos medios de transporte. Entre las medidas para el fomento de la «movilidad eficiente y segura (smart mobility)» destacan el desarrollo de aplicaciones MaaS para el usuario (*mobility as a service*, por sus siglas en inglés) y la movilidad eléctrica y distribución de puntos de recarga.

Nuestro equipo seguirá de cerca la evolución del proyecto de ley dada su esperada importancia sobre la movilidad en la Comunidad de Madrid.

Presentación del *Clean Industrial Deal* para la competitividad y la descarbonización de la UE

El 26 de febrero la Comisión Europea presentó su *Clean Industrial Deal* o Pacto industrial limpio, calificado como un «plan de negocio ambicioso»

para apoyar la competitividad y la resiliencia de la industria europea. Según la Comisión, el Pacto «acelerará la descarbonización, mientras asegure el futuro de la industria manufacturera en Europa» en un contexto marcado por los elevados precios energéticos «y una competencia mundial feroz y a menudo desleal»¹⁷. El Pacto se centra en las industrias de tecnologías limpias y las de gran consumo de energía. La circularidad, para aprovechar los recursos de la UE y reducir la «dependencia excesiva» sobre proveedores de materias primas de terceros países, es un «elemento central» del Pacto. Entre los «motores empresariales» para la prosperidad de la industria en la UE destaca la «financiación de la transición hacia una energía limpia» por la que el Pacto «movilizará más de 100 000 millones de euros para apoyar la fabricación limpia dentro en la UE», importe que «abarca mil millones de euros más en concepto de garantías con cargo al actual marco financiero plurianual»¹⁸. La Comisión explica que el Pacto constituye un marco para perfilar acciones en sectores específicos. Así, hace referencia al Plan de Acción Industrial para la industria europea de la automoción, presentado el 5 de marzo, y a un Plan de Acción para el acero y metales, que se enmarca dentro del Diálogo estratégico sobre el futuro del sector del acero lanzado por la Presidenta de la Comisión Europea el pasado 4 de marzo¹⁹.

La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa acelerará la descarbonización del transporte por

¹⁶ Comunidad de Madrid, Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid. Disponible en este [enlace](#).

¹⁷ Comisión Europea, Un Pacto Industrial Limpio para apoyar la competitividad y la descarbonización de la UE. Disponible en este [enlace](#).

¹⁸ Ídem. Resaltado en el original.

¹⁹ Comisión Europea, President von der Leyen launches Strategic Dialogue on the Future of the Steel sector. Disponible en este [enlace](#).

carretera a través del desarrollo de disposiciones armonizadas para vehículos eléctricos y sistemas de retroadaptación de pilas de combustible de hidrógeno

EL 27 de marzo, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) informó de que aceleraría la descarbonización del transporte por carretera a través del desarrollo de disposiciones armonizadas para vehículos eléctricos y sistemas de retroadaptación de pilas de combustible de hidrógeno. Para ello, ha creado un grupo informal de trabajo. Los trabajos están siendo liderados por España y Francia con el apoyo de Alemania, Suecia, Reino Unido, Japón y la Comisión Europea. El marco regulatorio armonizado «aseguraría requisitos mínimos para los sistemas de retroadaptación, proporcionarían requisitos

de rendimiento sólidos para los vehículos convertidos y apoyaría el despliegue de sistemas de retroadaptación que podrían instalarse en muchos vehículos en los países que adopten los requisitos desarrollados». Las actividades del grupo de trabajo se centrarán en todas las categorías de vehículos, desde vehículos de dos ruedas hasta vehículos pesados, y se espera que antes de 2027 establezca requisitos armonizados para determinadas categorías de vehículos y tipos de sistemas de propulsión.

En el Plan de Acción Industrial, comentado en el punto 4 sobre legislación en Europa, *supra*, la Comisión comunicó que apoyará el desarrollo de un Reglamento en el marco de la CEPE armonizando la homologación de vehículos pesados convencionales, especialmente autobuses, retroadaptados a nivel mundial.

Para cualquier duda o información adicional, por favor, póngase en contacto con:

Ainara Rentería Tazo

Responsable del Grupo de Automoción y Movilidad Sostenible, Socia de Gómez-Acebo & Pombo
Madrid
Tel.: (+34) 91 582 91 00
arenteria@ga-p.com

Advertencia legal: Este boletín sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2025. Todos los derechos reservados.