

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

Boletín

*AUTOMOCIÓN
Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE*

N.º 27



Ainara Rentería

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

Contenido

Jurisprudencia	5		
• España	5		
— Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León de 8 de mayo de 2025. N.º de Resolución: 376/2025	5		
		de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico.....	8
		— Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (121/000009): Informe de la Ponencia publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 26 de junio de 2025	8
Legislación.....	6		
• España	6		
— Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono y por el que se establece la obligación del cálculo de la huella de carbono y de la elaboración y publicación de planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.....	6		
— Orden ITU/450/2025, de 5 de mayo, por la que se modifica la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la convocatoria de ayudas a proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico del año 2023	7		
— Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General			
		— Decisión de Ejecución (UE) 2025/792 de la Comisión, de 24 de abril de 2025, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO ₂ por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO ₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2022	9
		— Anuncio publicado el 21 de mayo de 2025 de inicio de un procedimiento antidumping relativo a las importaciones de neumáticos nuevos, de caucho, de los tipos utilizados en automóviles de turismo, autobuses o camiones, con un índice de carga inferior o igual a 121, originarios de la República Popular China.....	9
		— Reglamento (UE) 2025/1214 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2025, 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 de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años civiles de 2025 a 2027.....	10	de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos	12
— El Consejo aprueba el 18 de julio la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2025, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/1542 en lo que respecta a las obligaciones de los operadores económicos en relación con las políticas de diligencia debida en materia de pilas o baterías	11	— La Comisión lanza el 7 de julio la consulta pública relativa a la revisión del Reglamento 2019/631 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos	12
Consulta pública	12	Noticias	13
• España	12	— La DGT publica el 18 de junio de 2025 el Programa Marco de Evaluación de la Seguridad y Tecnología de Vehículos Automatizados	13
— Consulta pública relativa al Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 750/2010,		— Los días 7 al 17 de julio estuvo abierta la convocatoria de ayudas a la Sección A de baterías del PERTE VEC.....	13

Jurisprudencia

España

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León de 8 de mayo de 2025. N.º de Resolución: 376/2025

El Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (TSJCyL) resuelve desestimando recurso de Suplicación interpuesto por Mutua Ibermutua Colaboradora (Ibermutua) frente a la sentencia dictada por el Juzgado de lo Social n.º 2 de Burgos que desestimó la demanda interpuesta por Ibermutua contra el Instituto Nacional de la Seguridad Social, la Tesorería General de la Seguridad Social, un trabajador y una entidad mercantil.

La demandante alegó que en el caso de autos no hubo accidente de trabajo *in itinere* porque: a) el trabajador circulaba con un medio «inidóneo» al conducir un vehículo de movilidad personal (VMP) por una vía interurbana, prohibida para ese tipo de vehículo por el artículo 38.4 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, y b) esa circulación constituyó una «imprudencia temeraria».

El TSJCyL confirma que la conducción del VMP por la vía interurbana, aun siendo una infracción simple del Real Decreto 1428/2003, no constituye *per se* una imprudencia temeraria que anule la naturaleza *in itinere* del traslado del trabajador a su domicilio. El Tribunal razona, siguiendo la jurisprudencia del Tribunal Supremo, que un desplazamiento *in itinere* requiere el uso de un medio de transporte idóneo. Un medio de transporte es idóneo cuando es habitual y adecuado para realizar el desplazamiento y no comporta un riesgo grave e inminente. En su sentencia de 7 de julio de 2023, n.º de recurso 3749/2020, el Alto Tribunal confirma que la simple infracción de las normas de tráfico no convierte a una conducta en temeraria y subraya la necesidad de analizar las circunstancias del accidente para determinar si la conducta en cuestión constituye una imprudencia temeraria. El (TSJCyL) determinó que la circulación en VMP por una vía interurbana era la única infracción constatada y que ésta no determinó causalmente el siniestro ni rompió su relación con el trabajo. Así, la conducción del VMP no impide apreciar la idoneidad del medio utilizado.

Legislación

España

Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono y por el que se establece la obligación del cálculo de la huella de carbono y de la elaboración y publicación de planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero

El 12 de junio entró en vigor el Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, que obliga a determinadas organizaciones a calcular su huella de carbono anualmente, a elaborar un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y a publicarlas en su sitio web. Este Real Decreto deroga el Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo, que creaba un registro de la huella de carbono de carácter voluntario.

La huella de carbono de organización es «la totalidad de gases de efecto invernadero provenientes por efecto directo o indirecto de la actividad de dicha organización». Estas emisiones se dividen en «alcances» en función de su origen directo (alcance 1) o indirecto (alcances 2 y 3). En el alcance 3 destacan las emisiones por desplazamientos *in itinere* y viajes de trabajo.

El artículo 11 establece que las organizaciones obligadas a calcular su huella de carbono anualmente, a elaborar un plan de reducción de emisiones GEI y a publicarlas en su sitio web son:

- Las empresas obligadas a incluir información de carácter no financiero por el artículo

49.5 del Código de Comercio y el artículo 262.5 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital o disposiciones que los modifiquen, complementen o sustituyan, y,

- los departamentos ministeriales de la Administración General del Estado, sus organismos autónomos, así como las entidades gestoras y los servicios comunes de la Seguridad Social, y otras entidades del sector público administrativo estatal.

La inscripción de estas organizaciones en el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono será voluntaria para las primeras y obligatoria para las segundas. Éstas deberán inscribir su huella de carbono y plan de reducción anualmente. En el año 2026 deberán inscribir su primera huella, correspondiendo al año 2025. Deberán incluir las emisiones de alcance 1 y 2, mientras que la inclusión de las emisiones de alcance 3 será voluntaria.

Las consejerías de las comunidades autónomas y las diputaciones provinciales podrán voluntariamente calcular su huella de carbono y elaborar un plan de reducción.

Además, el Real Decreto establece que un órgano de contratación pública podrá incluir en el procedimiento de contratación consideraciones relativas a la huella de carbono. La inscripción en el registro de la huella de carbono servirá para acreditar esta consideración, aunque también se podrá acreditar por otros medios.

Orden ITU/450/2025, de 5 de mayo, por la que se modifica la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la convocatoria de ayudas a proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico del año 2023

La Orden ITU/450/2025 modifica la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio (modificada a su vez por la Orden ICT/791/2023, de 13 de julio) para introducir nuevas inversiones —para fomentar la inversión privada— a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado (VEC) dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC). Las nuevas inversiones han sido añadidas a través de una adenda al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España (PRTR) financiado con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea. Estos fondos se distribuyen en España a través de cuatro (4) ejes transversales, que se proyectan en diez (10) políticas palanca, que recogen 31 componentes «que articulan los proyectos coherentes de inversiones y reformas para modernizar el país»¹.

Las nuevas inversiones que se añaden al Componente 12 (Política Industrial España 2030) del

PRTR son la inversión 6 (C12.16) y la inversión 7 (C12.17). La inversión 6 consistirá en un régimen de subvenciones de al menos 250 millones de euros. La inversión 7 consistirá en un régimen de préstamos de al menos 1.200 millones de euros. La Orden ITU/450/2025 mantiene las secciones A y B establecidas por la Orden ICT/736/2023 bajo las cuales las ayudas se concederán en convocatorias separadas, en régimen de concurrencia no competitiva. La «sección A», abarca la producción de baterías del VE, sus componentes esenciales y la producción o recuperación de materias primas fundamentales necesarias. La «sección B», abarca el resto de la cadena de valor industrial del VEC. Las ayudas son compatibles con otras ayudas, en los términos establecidos por la Orden ICT/736/2023 y la Orden ITU/450/2025.

La Sociedad Estatal de Promoción Industrial y Desarrollo Empresarial Entidad Pública Empresarial (SEPIDES, E.P.E.) gestionará las inversiones 6 y 7 como entidad ejecutora. El Real Decreto 1247/2024, de 10 de diciembre, transformó la sociedad mercantil estatal SEPI Desarrollo Empresarial, SA, S.M.E. (SEPIDES) en SEPIDES, E.P.E. para cumplir con la nueva estructura de gobernanza exigido por la UE para que las inversiones sean ejecutadas «por un órgano del sector público que pueda ejercer potestades administrativas».

Tanto las ayudas en forma de subvención como las ayudas en forma de préstamo se destinarán a planes de inversión que alcancen una contribución climática de, al menos, un 40 %. Un plan de inversión presentado bajo la sección A se corresponderá con un solo proyecto mientras que un plan de inversión presentado bajo la sección B podrá estar formado por varios proyectos. En este caso, «la contribución climática

¹ Gobierno de España, Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, *Políticas Palanca y componentes*. Disponible en el siguiente [enlace](#).

se ponderará entre todos los proyectos que conformen el plan de inversión». Los apartados cuatro y cinco del artículo 6 explican el modo de asignación de esta contribución y que «[s]olo los proyectos que tengan un campo de intervención acorde a la tabla adjunta [del artículo 6], serán tenidos en cuenta para el cálculo de su contribución a los objetivos climáticos, asignándose en el resto de casos un coeficiente de 0 %: [...]». Además, los planes de inversión habrán de encajar dentro de las prioridades temáticas y tipos de proyectos establecidos para cada sección.

Véase la sección de [Noticias](#) más adelante, para la convocatoria de ayudas a la Sección A de baterías que estuvo abierta los días 7 al 17 de julio.

Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico

El 1 de julio entró en vigor el Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, que actualiza el Reglamento General de Circulación para adaptar «la señalización a los cambios sociales y tecnológicos producidos en materia de movilidad». El cambio físico de las señales será progresivo y se realizará de manera «coordinada con los ciclos de renovación habituales para reducir las cargas administrativas y optimizar el uso de los recursos públicos».

El Real Decreto modifica el título IV, De la señalización, y consolida en el Catálogo oficial de señales de la circulación y marcas viales, del anexo I, la forma, significado, símbolos y nomenclatura de los indicadores. La reforma permite que los mensajes de la señalización vial sean claros, directos y universalmente comprensibles

cumpliendo con los principios de un sistema semiótico. La reforma moderniza pictogramas, entre los que se encuentran los del ferrocarril o la bicicleta, y da una «mejor respuesta» a las necesidades de peatones y ciclistas. También amplía la información en estaciones de servicio al incluir nuevos tipos de combustibles.

Por último, a través de su disposición final primera, el Real Decreto 465/2025 faculta a los ministros del Interior y de Transportes y Movilidad Sostenible a eliminar, modificar e incorporar nuevas señales por orden ministerial conjunta.

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (121/000009): Informe de la Ponencia publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 26 de junio de 2025

Avanza el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (PLMS) en su tramitación en la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados. El 26 de junio de 2025, el Boletín Oficial de las Cortes Generales publicó el Informe de la Ponencia sobre el PLMS, de conformidad con los artículos 97 y 113 del Reglamento del Congreso. La Ponencia eleva a la Comisión su informe en la que propone, entre otros, la incorporación de 102 enmiendas transaccionales.

Como hemos venido informando en nuestros Boletines anteriores, el Proyecto de Ley contempla la obligación de que centros de trabajo con más de 500 trabajadores o 250 por turno habrán de disponer de un plan de movilidad sostenible al trabajo en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la eventual Ley. Además, esta obligación afectaría tanto a empresas como órganos y entidades pertenecientes al sector público. El PLMS define el plan de movilidad sostenible al trabajo como el «con-

junto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es ra-

cionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes».

Unión Europea

Decisión de Ejecución (UE) 2025/792 de la Comisión, de 24 de abril de 2025, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO₂ por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2022

Las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión en el período de comunicación del año 2022 de todos los fabricantes ascienden a 48,8 g/tkm. La Decisión de Ejecución también recoge las emisiones específicas medias de CO₂, el factor de emisión cero y baja emisión y la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ y créditos de emisiones por fabricante en el período de comunicación del año 2022.

Desde el 1 de julio de 2020, la Comisión Europea determina las emisiones específicas medias de CO₂ en g/tkm para cada fabricante de vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión para el período de comunicación precedente. El período de comunicación de cada año es el período comprendido entre el 1 de julio de ese año y el 30 de junio del año siguiente. Para dicha determinación, la Comisión tiene en cuenta a) los datos comunicados relativos a los vehículos pesados nuevos (excluyendo los vehículos

profesionales) del fabricante matriculados en el período de comunicación precedente y b) el factor de emisión cero y baja emisión, determinado por los vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión comunicados de ese fabricante.

El Reglamento 2024/1610 (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de mayo de 2024, entre otros, modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 y es aplicable desde el 1 de julio de 2024. Sin embargo, para los períodos de comunicación anteriores al 1 de julio de 2024, el Reglamento (UE) 2019/1242 seguirá aplicando en su versión de 30 de junio de 2024.

Las primas por exceso de emisiones —exceso de emisiones de CO₂ x 4 250 €/gCO₂/tkm— se aplicarán en períodos de comunicación a partir de 2025. Por ello, la Decisión de Ejecución no recoge primas por exceso de emisiones.

Anuncio publicado el 21 de mayo de 2025 de inicio de un procedimiento antidumping relativo a las importaciones de neumáticos nuevos, de caucho, de los tipos utilizados en automóviles de turismo, autobuses o camiones, con un índice de carga inferior o igual a 121, originarios de la República Popular China

La Comisión Europea ha iniciado una investigación para determinar si neumáticos nuevos, de caucho, de los tipos utilizados en automóviles



de turismo (incluidos los del tipo familiar y de carreras), autobuses o camiones, con un índice de carga inferior o igual a 121, originarios de la República Popular China, están siendo objeto de dumping, y si esas importaciones objeto de dumping han causado un perjuicio a la industria de la Unión. La investigación del dumping y del perjuicio abarcará el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024.

La Comisión inicia esta investigación después de recibir una denuncia de *Coalition Against Unfair Tyre Imports* (el denunciante) el pasado 7 de abril de 2025 en nombre de la industria de la Unión de neumáticos para turismos y camiones ligeros.

El artículo 1.2 del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea, establece que un producto es objeto de dumping «cuando su precio de exportación a la Unión sea inferior, en el curso de operaciones comerciales normales, al precio comparable establecido para un producto similar en el país de exportación». Normalmente, el país de exportación coincidirá con el país de origen.

El denunciante alegó que no era adecuado utilizar los precios y costes del mercado interno de China debido a la existencia de distorsiones significativas. El fundamento de la alegación de dumping se encuentra en la comparación de un valor normal, «calculado a partir de costes de producción y venta que reflejan precios o valores de referencia no distorsionados, con el precio de exportación (franco fábrica) del producto investigado cuando se vende para su exportación a la Unión». Por ello, «el denunciante señala a Serbia como país representativo adecuado para calcular el valor normal». El de-

nunciante también aportó pruebas suficientes relativas a la posible existencia de distorsiones en el mercado de las materias primas —entre ellas, el caucho sintético, el negro de carbón y el cable de acero— en relación con el producto investigado. Estas distorsiones parecerían «resultar en precios significativamente inferiores a los de los mercados internacionales representativos».

La Comisión consideró que existían pruebas suficientes para abrir el procedimiento de investigación que se realizará a la vista de las distorsiones significativas en el país exportador.

Reglamento (UE) 2025/1214 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2025, 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 de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años civiles de 2025 a 2027

El 9 de junio entró en vigor el Reglamento (UE) 2025/1214 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 de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años 2025 a 2027.

Para agilizar la adopción del cambio legislativo, el Parlamento acordó tramitar la modificación legislativa por el procedimiento de urgencia. El 8 de mayo aprobó la Propuesta de la Comisión Europea y el 27 lo hizo el Consejo. Después de la aprobación por el Consejo, la enmienda fue

adoptada y posteriormente publicada en el Diario Oficial de la UE.

Para conocer en mayor detalle la enmienda y sus implicaciones para el sector, consulte nuestro Boletín N.º 26, ([ver enlace](#)).

El Consejo aprueba el 18 de julio la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2025, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/1542 en lo que respecta a las obligaciones de los operadores económicos en relación con las políticas de diligencia debida en materia de pilas o baterías

El 18 de julio de 2025 el Consejo adoptó la Propuesta de Reglamento que, entre otros, pospone dos años —al 18 de agosto de 2027— la entrada en vigor de las obligaciones de diligencia debida en materia de pilas o baterías de operadores económicos que las introducen en el mercado o ponen en servicio. Estas obligaciones están recogidas en el Reglamento (UE) 2023/1542, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos (Reglamento 2023/1542 o el Reglamento de pilas y baterías). La entrada en vigor de las mencionadas obligaciones estaba prevista para el 18 de agosto de 2025. El Reglamento que modifica al Reglamento de pilas y baterías entrará en vigor con carácter de urgencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

El Reglamento UE 2023/1542 define «operador económico» como «el fabricante, el representante autorizado, el importador, el distribuidor o el prestador de servicios logísticos o cualquier otra persona física o jurídica que está sujeta a obligaciones respecto de la fabricación, prepa-

ración para la reutilización, preparación para la adaptación, adaptación o re manufacturación de pilas o baterías, su comercialización o introducción en el mercado, también en línea, o la puesta en servicio de pilas o baterías de conformidad con el presente Reglamento». Este Reglamento establece obligaciones de diligencia debida de estos operadores económicos relativas, entre otras, al abastecimiento, tratamiento y comercialización de materias primas (el cobalto, grafito natural, litio y níquel) utilizados en la fabricación de baterías y pilas. Además, estos operadores económicos deberán establecer y aplicar políticas de diligencia debida relativas a pilas y baterías, que deberán ser objeto de «verificación por terceros», por organismos de evaluación de la conformidad notificados por los Estados miembros a la Comisión Europea (organismos notificados).

El Reglamento de modificación pospone la entrada en vigor de las obligaciones de diligencia debida a la vista, entre otros, de las dificultades relativas al abastecimiento de nuevos materiales como consecuencia de los acontecimientos geopolíticos que están afectando a las cadenas de suministro. Además, sólo la mitad de los Estados miembros habrían designado su autoridad competente de supervisión a los organismos de la evaluación de la conformidad. A estas razones se une la idoneidad de armonizar la fecha de publicación de las directrices que debe emitir la Comisión relativas a la aplicación de los requisitos de diligencia debida bajo el Reglamento de pilas y baterías para que sean coherentes con las directrices que también debe publicar sobre cómo ejercer la diligencia debida derivadas de la Directiva (UE) 2024/1760, de 13 de junio de 2024, sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad. Así, la Comisión tendrá hasta el 26 de julio de 2026 para publicar las directrices bajo el Reglamento de pilas y baterías.

Consulta pública

España

Consulta pública relativa al Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos

Se encuentra abierto desde el 16 de julio hasta el 15 de septiembre el plazo para la presentación de alegaciones relativas al proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos.

El Proyecto de Real Decreto modifica en dos aspectos el Real Decreto 750/2010:

- La «inclusión de la obligación de comunicación al registro de la Dirección General de Tráfico de información de los vehículos afectados por llamadas a revisión, así como de los vehículos que ya han sido revisados», y,
- la sustitución de la tarjeta ITV en papel por una tarjeta ITV en formato electrónico, para, entre otros, vehículos agrícolas (tractores,

máquinas automotrices, remolques agrícolas, máquinas arrastradas, etc.).

La Comisión lanza el 7 de julio la consulta pública relativa a la revisión del Reglamento 2019/631 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos

Está abierto hasta el 10 de octubre el plazo para enviar comentarios en la consulta pública relativa a la revisión de los objetivos de emisiones de CO₂ recogidos en el Reglamento 2019/631. La iniciativa «revisará las normas actuales, a partir de un análisis basado en hechos, teniendo en cuenta todos los avances tecnológicos pertinentes, y la importancia de una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad de emisiones cero».

La Comisión solicita contribuciones, en particular, de la industria de la automoción, la industria de combustibles y energética y de organizaciones de consumidores y usuarios de vehículos, entre otros.

Noticias

La DGT publica el 18 de junio de 2025 el Programa Marco de Evaluación de la Seguridad y Tecnología de Vehículos Automatizados

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha publicado el nuevo Programa Marco de Evaluación de la Seguridad y Tecnología de Vehículos Automatizados (Programa ES-AV), aprobado por la Instrucción VEH 2025/07. El Programa ES-AV se establece «como marco regulador bajo el cual se autorizará y supervisará el régimen de operaciones y circulación para pruebas y ensayos de vehículos automatizados en vías abiertas al tráfico general objeto del Real Decreto Legislativo 6/2015», cubriendo desde prototipos a pre-homologación. El objetivo del Programa ES-AV es «avanzar en la definición de la política de circulación segura y de certificación, además de mejorar la transparencia pública relacionada con la seguridad de vehículos automatizados, permitiendo así el desarrollo responsable de esta tecnología». También se crea la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados (OFVA), ventanilla única para solicitudes y el seguimiento de pruebas. Quedan derogadas la Instrucción VEH 2022/07 y la Directriz MOV 2023/13 de la Dirección General de Tráfico.

Los días 7 al 17 de julio estuvo abierta la convocatoria de ayudas a la Sección A de baterías del PERTE VEC

Desde el día 7 hasta el día 17 de julio estuvo abierto el plazo para la presentación de solicitudes de ayudas para planes de inversión bajo la Sección A de baterías del PERTE VEC. El presupuesto total de la convocatoria fue de **280 millones de euros**: 180 millones en préstamos reembolsables y 100 millones en subvenciones directas. La convocatoria incentiva «proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico en el territorio nacional en el año 2025, desarrollados por sociedades mercantiles legalmente constituidas en España». Los tipos de proyectos de inversión debían de ser de creación de establecimientos industriales, ampliaciones de la capacidad de producción y reconversión de líneas existentes. A su vez, estos tipos de proyectos debían de estar enmarcados en alguna de las siguientes prioridades temáticas: producción de baterías y de sus componentes esenciales y producción o recuperación de sus materias primas fundamentales conexas. Nuestro equipo seguirá monitoreando las ayudas disponibles bajo el PERTE VEC, tan importantes para el sector de la automoción en España.

