

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

Boletín

AUTOMOCIÓN Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

N.º 28



Ainara Rentería

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



Contenido

Legislación	5	
• España	5	
— Resolución de 24 de junio de 2025, de la Secretaría de Estado de Industria, por la que se publica el Convenio con la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, para la realización del Proyecto España Auto 2030	5	127 y 152 de las Naciones Unidas y a los nuevos Reglamentos n.º 167, 169 y 171 de las Naciones Unidas, adoptados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas
— Resolución de 29 de septiembre de 2025 de la Sociedad Estatal de Promoción Industrial y Desarrollo Empresarial, Entidad Pública Empresarial por la que se efectúa la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2025	5	8
— Dictamen emitido por la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible sobre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, aprobado el 8 de octubre de 2025 por el Pleno del Congreso de los Diputados	6	
• Unión Europea	8	
— Reglamento Delegado (UE) 2025/1122 de la Comisión, de 5 de junio de 2025, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo para tener en cuenta los avances normativos relativos a las modificaciones de los Reglamentos n.º 25, 34, 79, 100, 117,		Recomendación (UE) 2025/1710 de la Comisión, de 30 de julio de 2025, relativa a una norma voluntaria de presentación de información sobre sostenibilidad para las pequeñas y medianas empresas
		9
		Decisiones de Ejecución (UE) 2025/792 de la Comisión, de 24 de abril de 2025, y 2025/1786 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2025, relativas 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 y 2023
		9
		El 9 de septiembre el Parlamento Europeo devolvió a sus comisiones la 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))
		10



• Noticias	11	sobre el futuro de la industria automovilística europea	11
— La UE plantea adoptar un nuevo Reglamento para fomentar la demanda de vehículos de flota de empresa de cero emisiones.....	11	— Revisión de la Directiva sobre etiquetado de turismos: Directiva 1999/94/CE relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO ₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos	12
— El 12 de septiembre tuvo lugar la tercera reunión del Diálogo estratégico			

Legislación

España

Resolución de 24 de junio de 2025, de la Secretaría de Estado de Industria, por la que se publica el Convenio con la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, para la realización del Proyecto España Auto 2030

La Resolución publica el Convenio de 20 de junio de 2025 suscrito entre la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Industria y Turismo (MINTUR), y la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). Este Convenio crea un marco de colaboración entre ambas partes para realizar una reflexión estratégica y elaborar el Proyecto España Auto 2030. Formará parte del proceso la elaboración de una Estrategia y Hoja de ruta. El Proyecto España Auto incluye un análisis del sector actual de la automoción y del mercado de movilidad y un análisis detallado de la cadena de valor industrial española, incluyendo el posicionamiento global de la industria española de la automoción.

Resolución de 29 de septiembre de 2025 de la Sociedad Estatal de Promoción Industrial y Desarrollo Empresarial, Entidad Pública Empresarial por la que se efectúa la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2025

Desde el 14 de octubre hasta el 24 de octubre estuvo abierta la convocatoria de ayudas destinadas a impulsar 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 (PERTE VEC). Las ayudas bajo la convocatoria ascienden a 400 millones de euros, de los cuales 250 millones de euros se concederán en la forma de préstamo y 150 millones de euros en forma de subvención. Los préstamos tendrán un tipo de interés del 2,844 % con un plazo de amortización y de carencia de 10 años y tres años, respectivamente. Las ayudas se concederán por un (1) plan de inversión, que puede constar de uno o de varios proyectos, presentado en una única solicitud por establecimiento industrial. Los planes de inversión deberán de estar orientados a alguno de los aspectos de la cadena de valor del VEC, como por ejemplo, equipos originales y ensamblaje (OEM); investigación industrial, desarrollo experimental e innovación (I+D+i) en baterías o pilas de combustible, y otros componentes esenciales adaptados al VEC.

Los beneficiarios de la convocatoria podrán ser sociedades mercantiles con personalidad jurídica propia que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 7 de la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, y cuya actividad consista, entre otras, en la fabricación de vehículos a motor; fabricación de carrocerías para vehículos de motor y de remolques y semirremolques; de repuestos y accesorios de vehículos de motor; de motocicletas, o cualquier otra actividad recogida

en el Anexo I de la convocatoria. Las actividades objeto de la ayuda deberán desarrollarse en el territorio nacional. Se entiende que el solicitante desarrolla una actividad industrial si lo ha desarrollado en los últimos dos años contados hasta el 24 de octubre de 2025 (la fecha de fin de plazo de presentación de solicitudes) o los accionistas y/o el equipo directivo acrediten experiencia de esta duración en la actividad a nivel de producción industrial comparable, planta piloto o a escala experimental.

Dictamen emitido por la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible sobre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, aprobado el 8 de octubre de 2025 por el Pleno del Congreso de los Diputados

El 8 de octubre el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó el Dictamen emitido por la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible sobre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (Proyecto de Ley) con 174 votos a favor, 170 en contra y 4 abstenciones. La aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible es clave para garantizar el acceso a los fondos europeos del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, que suman cerca de 10.000 millones de euros. En caso de ser aprobado por el Senado en los términos del Dictamen, la ley entraría en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

La eventual Ley, entre otros aspectos, incluye:

- La digitalización como uno de los principios rectores que debe guiar la acción de las administraciones públicas, dedicando a ella un capítulo, junto con la promoción en el ámbito del transporte y de la movilidad de «datos abiertos».

- Apuesta por la promoción del transporte ferroviario de personas y de mercancías (incluyendo la implantación de autopistas ferroviarias y de un sistema de bonificaciones en los cánones ferroviarios para apoyar el cambio modal del transporte terrestre al ferroviario) y por la adopción de medidas para reducir vuelos domésticos cuando existe una alternativa en tren de duración menor de dos horas y media, «salvo en casos de conexión con aeropuertos que enlacen con rutas internacionales».
- Presentación de un estudio por el Gobierno en el plazo de 12 meses desde su entrada en vigor—que incluirá una consulta a las Comunidades Autónomas— que analizará la necesidad de actualizar las etiquetas medioambientales de la DGT para dar solución a deficiencias en materia de contaminantes e incluir emisiones como criterio adicional.

En este sentido, entre otros aspectos, las actuales etiquetas cero, incluyen vehículos híbridos con autonomía eléctrica superior a 40 km. Al introducirse criterios adicionales, se busca que la clasificación sea más justa y que, por ejemplo, los híbridos con autonomía eléctrica inferior a 90 km tengan que revisar su etiqueta.

Además, y entre otras numerosas cuestiones, esta ley crea, como novedad, la obligación de la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo para centros de trabajo de empresas y entidades del sector público estatal con más de 200 trabajadores o 100 por turno (frente a los 500 o 250, respectivamente, contemplados en el texto presentado por Gobierno). Esta obligación se deberá cumplir en el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de la eventual Ley.

Los planes habrán de ser objeto de seguimiento plasmado en un informe específico. Constituirá infracción leve —que podrá ser sancionada con multa de entre 101 a 2000 euros— el incumplimiento de la obligación de disponer de un plan y/o de elaborar el informe de seguimiento en los plazos establecidos «cuando con ello se produzca un perjuicio para el sistema de movilidad». Estos planes deberán:

- Ser negociados con la representación legal de las personas trabajadoras (y en su defecto por una comisión negociadora constituida a tal efecto).
- Tener en cuenta, entre otros, el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro de trabajo.
- Incluir soluciones de movilidad que prioricen la movilidad activa y la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida; el transporte público colectivo; la movilidad de alta ocupación que implique una menor ocupación del espacio público, y respecto del vehículo privado, el favorecimiento de tecnologías de bajas emisiones, entre otros.
- Incluir medidas sobre formación en movilidad, seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.

Las entidades obligadas que cuenten con planes a la entrada en vigor de la ley o las adopten tendrán un plazo de tres meses —desde la entrada en vigor o desde la adopción, respectivamente— para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación por éstas al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), que incluirá un registro de planes y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se determine.

El plan también podrá incluir, entre otros, la compensación de la huella de carbono para la movilidad contaminante sobre la que no se haya podido actuar.

Para evitar que un plan de movilidad sostenible al trabajo evite riesgos de *greenwashing* (o blanqueo ecológico) deberá reflejar la realidad de la entidad. Desde nuestra experiencia en sostenibilidad, la definición de mejores prácticas y teniendo en cuenta la Guía IDAE, cobra especial relevancia hacer un diagnóstico de la empresa para conocer su realidad, incluyendo los hábitos de movilidad de sus empleados a través de encuestas específicas. Posteriormente, la definición de objetivos (específicos, medibles, alcanzables, relevantes y alcanzables en un periodo de tiempo determinado), será instrumental en evitar estos riesgos de *greenwashing*. Lo serán también, entre otros, el establecimiento de medidas e indicadores que permitan medir el nivel de cumplimiento de los objetivos.

El Dictamen aprobado por el Pleno también contempla una Disposición adicional vigésimo-segunda (nueva) en virtud de la cual el Gobierno deberá, en el plazo de tres meses desde la adopción de la eventual Ley, desarrollar reglamentariamente un plan para renovar el parque de automoción español, para incentivar la adquisición de vehículos nuevos de cero emisiones o bajas emisiones y la retirada voluntaria de vehículos antiguos. La normativa de desarrollo incluirá como criterios de actuación un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico Español, que complemente los planes incentivadores de compra de vehículos eléctricos; la retirada y sustitución de los vehículos más antiguos de todos los tipos, y el apoyo a la compra de vehículos de ocasión o usados «cuya motorización sea de Euro 6d».

El pasado 23 de septiembre la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Con-

greso aprobó el informe de la Ponencia sobre el Proyecto de Ley con 20 votos a favor, 17 en contra y ninguna abstención. Quedó así apro-

bado el Dictamen del Proyecto de Ley. Seguiremos de cerca la evolución del Proyecto de Ley en el Senado.

Unión Europea

Reglamento Delegado (UE) 2025/1122 de la Comisión, de 5 de junio de 2025, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo para tener en cuenta los avances normativos relativos a las modificaciones de los Reglamentos n.º 25, 34, 79, 100, 117, 127 y 152 de las Naciones Unidas y a los nuevos Reglamentos n.º 167, 169 y 171 de las Naciones Unidas, adoptados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

Desde el 1 de septiembre está en vigor el Reglamento Delegado 2025/1122 que modifica el anexo I y II del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo (Reglamento 2019/2144) para incorporar actualizaciones y adaptarlo a lo previsto en los Reglamentos de las Naciones Unidas por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas (WP.29).

El Anexo I del Reglamento 2019/2144 incluye la enumeración de Reglamentos de las Naciones Unidas relativas a la homologación de tipo. El Anexo II del Reglamento 2019/2144 contiene una lista de requisitos aplicables a fabricantes y a neumáticos.

Así, se incluyen en el Anexo I del Reglamento 2019/2144, entre otros:

- La serie 02 de modificaciones del Reglamento n.º 152 de las Naciones Unidas que amplía las disposiciones relativas al sistema avanzado de frenado de emergencia para evitar o mitigar la gravedad de un impacto contra peatones o bicicletas (la redacción original del Reglamento n.º 152 solo contemplaba los impactos entre turismos).
- La serie 04 de modificaciones del Reglamento n.º 127 de las Naciones Unidas que amplía la zona de impacto en la cabeza para mejorar la seguridad de los peatones en caso de colisión con un vehículo de motor.
- Las referencias a los nuevos Reglamentos adoptados por el WP.29 de la CEPE:
 - El Reglamento n.º 167 de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa [2024/1065].
 - El Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de registradores de datos de eventos para vehículos pesados [2024/1218], y
 - El Reglamento n.º 171 de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que concierne a los sistemas de asistencia al conductor para el control [2024/2689]. Además, se incluye en

el anexo II del Reglamento 2019/2144 la referencia a este Reglamento n.º 171 para que los vehículos equipados con estos sistemas que estén instalados cumplan con sus disposiciones.

- La serie 04 de modificaciones del Reglamento n.º 117 de las Naciones Unidas relativa a la homologación de neumáticos en relación con su adherencia en superficie mojada en estado de desgaste. Se permitirá hasta el 6 de enero de 2029 la instalación en vehículos en uso de neumáticos nuevos homologados conformes con las series 02 y 03 de modificaciones del Reglamento n.º 117 de las Naciones Unidas.

Recomendación (UE) 2025/1710 de la Comisión, de 30 de julio de 2025, relativa a una norma voluntaria de presentación de información sobre sostenibilidad para las pequeñas y medianas empresas

El objetivo principal de la norma voluntaria establecida en el anexo I de la Recomendación es a) facilitar que pymes no cotizadas y microempresas proporcionen información sobre sostenibilidad como resultado de solicitudes de información recibidas de instituciones financieras, grandes empresas y otras partes interesadas obligadas a presentar información sobre sostenibilidad; b) reducir las respuestas a solicitudes independientes de información de contrapartes individuales, y c) facilitar eventualmente el acceso de las pymes a financiación sostenible y aumentar el conocimiento y supervisión de su desempeño en materia de sostenibilidad, mejorando su resiliencia y competitividad¹. Esta Recomendación es una «solución intermedia» hasta que se adopte una norma voluntaria

basada en la Norma Voluntaria para Pymes elaborada por el Grupo Consultivo Europeo en materia de Información Financiera (EFRAG).

La Comisión recomienda a) a las entidades financieras, los participantes en los mercados financieros, las empresas de seguros, las entidades de crédito y otras empresas que necesiten información sobre sostenibilidad de las pymes a que limiten su solicitud, en la medida de lo posible, a la información contenida en el anexo I de la Recomendación, y b) a las pymes no cotizadas y microempresas que quieran proporcionar información voluntaria, que lo hagan de acuerdo con la norma voluntaria recogida en el anexo I. Además, el anexo II de la Recomendación contiene orientaciones prácticas que podrán utilizar las pymes y microempresas cuando apliquen la norma establecida en el anexo I.

Decisiones de Ejecución (UE) 2025/792 de la Comisión, de 24 de abril de 2025, y 2025/1786 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2025, relativas 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 y 2023

La Decisiones de Ejecución comunican las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión de todos los fabricantes en el periodo de comunicación del año 2022 y 2023, que ascienden a 48,8 g/tkm y 46,7 g/tkm, respecti-

¹ Comunicación de la Comisión, considerando 8.

vamente. Estas cifras suponen una mejora con respecto al periodo de comunicación del año 2021, en el que las emisiones ascendieron a 52,3 g/tkm.

El cálculo de este valor se ha realizado conforme a la fórmula del anexo I, punto 2.7, del Reglamento (UE) 2019/1242, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (Reglamento 2019/1242).

El Reglamento (UE) 2019/1242 define como «período de comunicación» el que «abarca desde el 1 de julio de un año determinado hasta el 30 de junio del año siguiente». En virtud de este Reglamento, a partir del 1 de julio de 2020, «la Comisión determinará para cada fabricante las emisiones específicas medias de CO₂ en g/tkm para el período de comunicación precedente».

El Reglamento 2019/1242 establece normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ y obligaciones de comunicación de dichas emisiones y del consumo de combustible para los vehículos pesados nuevos. El Reglamento contiene objetivos escalonados de reducción porcentual de las emisiones medias de CO₂ del parque, «distintos de los vehículos especiales, los vehículos todoterreno y los vehículos todoterreno especiales». Así, deberán descender en un 15% las emisiones de CO₂ para el periodo de comunicación comprendido entre el 2025 y el 2029 en comparación con los valores del periodo de comunicación del año 2019.

El 9 de septiembre el Parlamento Europeo devolvió a sus comisiones la Pro-

puesta 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))

El pasado 9 de septiembre el Parlamento Europeo devolvió a sus comisiones parlamentarias la Propuesta de Reglamento después de adoptarla con enmiendas. La petición de devolución a comisión parlamentaria se hizo para la celebración de negociaciones interinstitucionales. Si éstas llegan a un acuerdo provisional, deberá ser sometido a votación en las comisiones competentes. En caso de ser adoptado, se presentará de nuevo a la consideración del Pleno.

Como informábamos en el Boletín de Automoción y Movilidad Sostenible n.º 26, (*ver en el siguiente [enlace](#)*), la propuesta de la Comisión incluye, entre otros, a los autobuses y camiones en el ámbito de aplicación del eventual Reglamento. El Pleno ha respaldado esta propuesta. Así, autobuses y camiones (y sus remolques) estarán sujetos a los requisitos de recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega a instalaciones autorizadas para su tratamiento, y su descontaminación. Además, a los tres años de la entrada en vigor del Reglamento se les aplicaría las disposiciones de la responsabilidad ampliada del productor, que deberá cubrir, entre otros, los costes de recogida y tratamiento al final de la vida útil de estos vehículos.

El Pleno también fijó un objetivo del 20 % (frente al 25 % recogido en la Propuesta de la Comisión) de contenido, en peso, de plástico reciclado, en cada nuevo tipo de vehículo homologado en virtud del Reglamento (UE) 2018/858.

Este objetivo comenzaría a aplicarse a los seis años de la entrada en vigor del eventual Reglamento. El objetivo aumenta al 25 % en el plazo de 10 años desde su entrada en vigor pero condicionado a la disponibilidad y asequibilidad de plástico reciclado. Además, este plástico deberá proceder «de flujos de residuos plásticos posconsumo atribuidos a través de una cadena de custodia de conformidad con la norma ISO 22095:2020» y el 15 % deberá estar inte-

grado por «plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate». El Pleno también ha dispuesto que los fabricantes podrán utilizar residuos preconsumo para cumplir hasta el 50 % de cada uno de estos objetivos de plástico. Si se mantienen estos términos, su cumplimiento será un reto para el sector a la vista de la escasa oferta de plásticos reciclados aptos para automóviles.

Noticias

La UE plantea adoptar un nuevo Reglamento para fomentar la demanda de vehículos de flota de empresa de cero emisiones

Estuvo abierta desde el 25 de julio hasta el 8 de septiembre la consulta pública relativa a la adopción de un nuevo Reglamento de la UE encaminada a fomentar la demanda de vehículos de flota de empresa de cero emisiones. La iniciativa puso de manifiesto la necesidad de una descarbonización rápida del transporte por carretera, así como la necesidad de los fabricantes de «aumentar las ventas de vehículos de emisión cero para seguir siendo competitivos». La iniciativa también busca aumentar la disponibilidad de estos vehículos cero emisiones en el mercado de segunda mano.

El 12 de septiembre tuvo lugar la tercera reunión del Diálogo estratégico sobre el futuro de la industria automovilística europea

El pasado 12 de septiembre tuvo lugar la tercera reunión del Diálogo estratégico sobre el futuro de la industria automovilística europea donde se han lanzado nuevas iniciativas para el sector.

La Comisión y representantes clave de la industria han suscrito en los márgenes del Diálogo un Memorando de entendimiento para promover sinergias entre distintos programas de innovación e investigación. Este Memorando une, entre otros, a asociaciones centradas en el transporte por carretera de cero emisiones, la movilidad conectada, cooperativa y automatizada, y la innovación de la cadena de valor de baterías. La innovación es una de las áreas clave del Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil. También se ha puesto en marcha la Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autónomos (ECAVA) para establecer una agenda industrial compartida, cuya primera reunión será a finales de octubre.

Como informábamos en el Boletín de Automoción y Movilidad Sostenible n.º 27 (*ver en el siguiente [enlace](#)*) está en marcha el proceso de 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 (Reglamento 2019/631), que el Reglamento preveía para el 2026. La Comisión Europea propuso en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil acelerar los trabajos relativos a esta revisión. El pasado

10 de octubre concluyó el plazo para la presentación de aportaciones a la consulta pública lanzada sobre este tema.

Revisión de la Directiva sobre etiquetado de turismos: Directiva 1999/94/CE relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos

Desde el pasado 7 de julio hasta el 10 de octubre estuvo abierta la consulta pública sobre la revisión de la Directiva sobre etiquetado de turismos (la Directiva 1999/94/CE relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos). La redacción actual de la Directiva establece que

su objeto es garantizar el suministro de esta información a los consumidores para que puedan elegir con fundamento entre turismos nuevos puestos a la venta u ofrecidos en arrendamiento financiero. La revisión podría dar lugar a la ampliación de su ámbito de aplicación. El objetivo de la UE es apoyar el despliegue de vehículos de emisiones cero. La iniciativa pretende revisar el contenido de la etiqueta para facilitar información sobre vehículos de emisión cero. Ver nuestros comentarios al respecto en el apartado sobre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, ([enlace](#)). Las preguntas de la consulta pública se centraron en la armonización; la información de la etiqueta; medios de transferencia de información y herramientas digitales, y la extensión del ámbito de aplicación de la Directiva. El artículo 15.6 del Reglamento 2019/631 preveía que la revisión de esta Directiva se realizara a más tardar el 31 de diciembre de 2024.

