

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

Boletín

AUTOMOCIÓN Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

N.º 29



Ainara Rentería

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

Contenido

Legislación.....	7		
• España	7		
— Resolución de 21 de octubre de 2025, de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública, por la que se aprueban los modelos de contratos de bienes muebles de uso general a que se refiere el artículo 10.1 de la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, aprobada por Orden de 19 de julio de 1999, y se autoriza al Registro de Bienes Muebles Central su digitalización	7		
— Orden ITU/1175/2025, de 23 de octubre (BOE 25/10/2025), por la que se modifica la Orden ITU/831/2024, de 2 de agosto, por la que se establecen las bases reguladoras de ayudas para el desarrollo instalaciones manufactureras altamente eficientes y descarbonizadas, como parte del PERTE de Descarbonización Industrial, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se convocan ayudas para el año 2024	7		
— Resolución de 3 de noviembre de 2025, de la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas europeas que han sido ratificadas durante el mes de octubre de 2025 como normas españolas	7		
— Actualización sobre la nota aclaratoria del Real Decreto 214/2025 de por la que se crea el registro de Huella de Carbono y publicación de planes de reducción	8		
		— Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible	8
		• Planes de Movilidad Sostenible	10
		— Orden TED/1477/2025, de 17 de diciembre, por la que se aprueban las bases reguladoras del programa de incentivos a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público de vehículos eléctricos ligeros en España (Programa MOVES Corredores de Recarga), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea-Next GenerationEU y Orden TED/1478/2025, de 17 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras del programa de incentivos a proyectos de electrificación de flotas de vehículos ligeros (Programa MOVES Flotas Plus), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU	10
		— Orden ITU/1521/2025, de 22 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras de ayudas de actuación integral para la descarbonización de la industria manufacturera como parte del PERTE de descarbonización industrial en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia	11
		• Unión Europea	11
		— Reglamento de Ejecución (UE) 2025//2146 de la Comisión, de 22 de octubre de 2025, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de bicicletas originarias de la República Popular China,	

ampliado a las importaciones de bicicletas procedentes de Indonesia, Malasia, Sri Lanka, Túnez, Camboya, Pakistán y Filipinas, hayan sido o no declaradas originarias de dichos países, tras una reconsideración por expiración en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo C/2025/7012 DO L, 2025/2146, 23.10.2025.....	11	— Reglamento Delegado (UE) 2025/1535 de la Comisión, de 29 de julio de 2025, por el que se completa el Reglamento (UE) 2024/2847 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la exclusión de la aplicación de dicho Reglamento de determinados productos con elementos digitales que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.o 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo C/2025/5059 DO L, 2025/1535, 29.10.2025.....	14
— Reglamento Delegado (UE) 2025/1871 de la Comisión, de 23 de julio de 2025, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las normas relativas a eCall y el Reglamento Delegado (UE) 2017/79 en lo que respecta a los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo para la homologación de los vehículos de motor equipados con sistemas eCall basados en el número 112 integrados en los vehículos C/2025/4852 DO L, 2025/1871, 28.10.2025.....	12	— Directiva (UE) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE) PE/44/2025/INIT DO L, 2025/2205, 5.11.2025.....	14
— Dictamen del Comité Económico y Social Europeo — Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil.....	13	— Decisión (UE) 2025/2234 del Consejo, de 27 de octubre de 2025, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el 197.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas ST/13746/2025/ADD/1 DO L, 2025/2234, 7.11.2025.....	15
— Reglamento Delegado (UE) 2025/1455 de la Comisión, de 23 de julio de 2025, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) n.o 44/2014 en lo que respecta al establecimiento de requisitos técnicos y procedimientos de ensayo relativos a la protección de los vehículos de categoría L frente a ciberataques C/2025/4842 DO L, 2025/1455, 29.10.2025.....	14	— Comunicación de la Comisión — Directrices sobre la aplicación por parte de las empresas del marco legislativo de la UE en materia de seguridad general de los productos C/2025/7699 DO C, C/2025/6233, 21.11.2025.....	15

<ul style="list-style-type: none"> — INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO sobre los progresos hacia la aplicación de la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta COM/2025/566 final..... 16 — COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea sobre la posición del Consejo sobre la adopción de una Directiva por la que se modifica la Directiva 2013/11/UE, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo, así como las Directivas (UE) 2015/2302, (UE) 2019/2161 y (UE) 2020/1828, a raíz de la interrupción de la plataforma europea de resolución de litigios en línea..... 17 — Propuesta de DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Decisión (UE) 2015/1814 en lo que respecta a la reserva de estabilidad del mercado para los edificios, el transporte por carretera y otros sectores..... 17 	<ul style="list-style-type: none"> — BANCA. Crédito bancario. COMPRAVENTA. Compraventas especiales. De carácter mercantil. Contrato de suministro. CONSUMIDORES Y USUARIOS. Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Cuarta, Sentencia de 30 Oct. 2025, C-143/2023..... 19
<ul style="list-style-type: none"> • Jurisprudencia 18 • Unión Europea 18 <ul style="list-style-type: none"> — Asunto T-1024/23: Sentencia del Tribunal General de 3 de septiembre de 2025 —London EV/Comisión DO C, C/2025/5328, 13.10.2025 18 — MEDIO AMBIENTE. Residuos. Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Primera, Sentencia de 23 Oct. 2025, C-221/2024..... 19 	<p>Consulta e información pública 20</p> <ul style="list-style-type: none"> • España 20 <ul style="list-style-type: none"> • Estatal 20 <ul style="list-style-type: none"> — Audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, para crear el Registro de vehículos personales ligeros. Proyecto de real decreto que establecerá el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil de los vehículos personales ligeros 20 • Unión Europea 21 <ul style="list-style-type: none"> — Iniciativa legislativa sobre la infraestructura y los mercados de transporte de CO₂ (Legislative initiative on CO₂ transportation infrastructure and markets) 21 — Ley de Materiales Avanzados 21 — Recogida de datos sobre movilidad urbana por nodo urbano 21 — Emisiones y seguridad de los vehículos: actualizaciones de la homologación de tipo de vehículos completos 22



• Noticias	22		
— Nota informativa de la Agencia Española de Protección de Datos sobre la baliza V16 conectada, el dispositivo que deberán llevar los vehículos desde enero de 2026...	22	— Decenio de las Naciones Unidas para el Transporte Sostenible: Un compromiso global con una movilidad centrada en las personas (UN Decade of Sustainable Transport: A global commitment to people-first mobility 10 December 2025)	22

Legislación

España

Resolución de 21 de octubre de 2025, de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública, por la que se aprueban los modelos de contratos de bienes muebles de uso general a que se refiere el artículo 10.1 de la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, aprobada por Orden de 19 de julio de 1999, y se autoriza al Registro de Bienes Muebles Central su digitalización

Mediante esta Resolución, entre otras medidas, se actualizan y aprueban los modelos oficiales de contratos de bienes muebles de uso general (compraventa AV.1; venta a plazos AV.2; financiación a comprador F; arrendamiento financiero con opción de compra L1; y arrendamiento R) previstos en la Ordenanza del Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, y se autoriza al Registro de Bienes Muebles Central para la digitalización de los modelos oficiales de contratos de uso general y su cumplimentación electrónica. Además, se incluye la presentación telemática de los contratos extendidos en modelos oficiales a través de la red privada telemática del Colegio de Registradores y se aprueban medidas de confidencialidad y autenticidad para garantizar la seguridad de la información registral.

Orden ITU/1175/2025, de 23 de octubre (BOE 25/10/2025), por la que se modifica la Orden ITU/831/2024, de 2

de agosto, por la que se establecen las bases reguladoras de ayudas para el desarrollo instalaciones manufactureras altamente eficientes y descarbonizadas, como parte del PERTE de Descarbonización Industrial, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se convocan ayudas para el año 2024

La Orden ITU/1175/2025, de 23 de octubre, modifica la Orden ITU/831/2024 para adaptar el régimen de ayudas a instalaciones manufactureras altamente eficientes y descarbonizadas del PERTE de Descarbonización Industrial al marco del PRTR y a la gobernanza exigida para las inversiones REPowerEU del Componente 3I.

Se incorporan obligaciones adicionales, entre otras: fomentar empleo en España; contribuir a la autonomía estratégica y digital de la UE priorizando proveedores ubicados en la UE para equipos, sistemas y software sensibles; y cumplimiento reforzado MRR, incluyendo controles de instituciones de la UE, pista de auditoría y conservación documental, prevención del fraude y de conflictos de interés, DNSH y etiquetado climático y digital.

Resolución de 3 de noviembre de 2025, de la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas europeas que han sido

ratificadas durante el mes de octubre de 2025 como normas españolas

Entre aquellas normas europeas a las que se ha otorgado el rango de norma española UNE, se encuentra la norma UNE-EN 17184:2024/AC: 2025 sobre Sistemas inteligentes de transporte., eSafety y protocolos de aplicaciones de alto nivel de eCall (HLAP) utilizando redes de paquetes conmutados IMS.

Actualización sobre la nota aclaratoria del Real Decreto 214/2025 de por la que se crea el registro de Huella de Carbono y publicación de planes de reducción

La nota aclaratoria de diciembre de 2025 sobre el capítulo IV del Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, precisa el artículo 11 sobre la obligación de calcular la huella de carbono y elaborar un plan de reducción.

En primer lugar, define como sujetos obligados a las empresas sometidas a información no financiera conforme al artículo 49.5 del Código de Comercio (CCom) y 262.5 de la Ley de Sociedades de Capital (LSC), hoy aplicable —según la Ley 11/2018— a sociedades con más de 250 trabajadores o que superen durante dos ejercicios los umbrales de 20 M€ de activo o 40 M€ de cifra anual de negocios.

La obligación del artículo 11 incluye dos elementos: a) el cálculo anual de la huella de carbono de la organización y b) la elaboración de un plan de reducción de emisiones.

El plan debe contener un objetivo cuantificado mayor o igual a 5 años, medidas para su consecución y alineación con el Acuerdo de París y la neutralidad climática 2050 (Reglamento (UE)

2021/1119, refiriendo el objetivo al total de la huella —con posibilidad de desglosarlo por alcances—). Si un grupo ya tiene un plan con horizonte mínimo de cinco años en ejecución, puede continuar con él si cumple los requisitos del Real Decreto 214/2025.

En cuanto al plazo para el cálculo anual de la huella de carbono y del plan de reducción de emisiones, se indica que coincidirá con el plazo establecido para la presentación del estado de información no financiera (EINF), seis meses siguientes a la fecha de cierre de ejercicio.

Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible (LMS), ha sido aprobada definitivamente, con entrada en vigor el pasado 4 de diciembre de 2025, al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

La norma se integra con el Pacto Verde Europeo y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), impulsando transporte multimodal, automatizado y menos contaminante. La LMS establece, según su exposición de motivos, las condiciones para un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo, situando a las personas en el centro, con objetivos de cohesión social y territorial, eficiencia y reducción de emisiones, y dotando a las administraciones de instrumentos para planificar y coordinar políticas de movilidad multimodal y digitalizada. Reconoce el derecho a la movilidad sostenible y fija principios rectores como seguridad, cohesión, eficiencia energética, respeto ambiental, transparencia y participación.

Con esta Ley se crea el Sistema General de Movilidad Sostenible, con el Foro Territorial de Movilidad Sostenible, donde participarán las

Administraciones Públicas, y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Este nuevo sistema tendrá dos herramientas: a) el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), que aporta orientaciones, recomendaciones metodológicas y guías de buenas prácticas para el diseño, contenido, indicadores y evaluación de los planes, incluyendo ámbitos como movilidad activa, logística urbana, movilidad compartida, y evaluación de impacto en movilidad; y b) el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

Se crea el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM), integrado en el Sistema General de Movilidad Sostenible, que articula el DOMOS y el EDIM. El Foro Territorial emitirá informe preceptivo sobre el IPEEM, garantizando coherencia entre orientación estratégica, datos e implementación. La planificación estatal de infraestructuras debe responder a los criterios del IPEEM y a los procedimientos de evaluación establecidos en la Ley 9/2025.

Asimismo, la nueva norma impone a los municipios de más de 20.000 y menos de 50.000 habitantes la obligación de aprobar un plan de movilidad sostenible simplificado en el plazo de un año desde la entrada en vigor, con revisión al menos cada seis años, sin perjuicio de la normativa autonómica. Estos planes deben contemplar medidas sobre distribución urbana de mercancías y cooperar con municipios colindantes para criterios homogéneos, con un informe de seguimiento trienal sobre implantación y evaluación de medidas.

Por otro lado, se establece la obligación de los planes para grandes centros de actividad. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y el de Trabajo fijarán, previo informe del Foro Territorial, los criterios para identificar los grandes centros de actividad obligados a disponer de

plan, estableciendo hitos cuantificables aplicables, debiendo estos aprobar su plan en el plazo de 18 meses desde la publicación de los criterios, con revisión quinquenal y designación de un gestor de movilidad; y debe coordinarse con el plan municipal aplicable. El EDIM mantendrá un registro específico de estos planes y de sus indicadores relevantes.

En cuanto a los planes de movilidad sostenible al trabajo, dentro de los 24 meses desde la entrada en vigor, las empresas y entidades del sector público con centros de trabajo de más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno deberán disponer de un plan de movilidad al trabajo, negociado con la representación legal de las personas trabajadoras (o una comisión negociadora *ad hoc* si no existe representación). Existen convocatorias de ayudas estatales, en concurrencia competitiva para incentivar estos planes en empresas con centros de más de 100 personas o 50 por turno.

En cuanto al régimen sancionador, según la Ley constituye, entre otras, infracción grave sancionable con multas de 2.001 a 6.000 euros, suministrar datos falsos al EDIM, no enviar reiteradamente datos obligatorios, usos indebidos de datos personales; e infracción leve sancionable con multa de 101 a 2.000 euros el incumplimiento de la obligación de disponer de un plan de movilidad al trabajo y/o de elaborar el informe de seguimiento en plazo, cuando ello cause un perjuicio para el sistema de movilidad, no remitir o remitir tarde datos requeridos cuando cause grave perjuicio.

Además, la nueva LMS regula un espacio controlado de pruebas (sandbox) para proyectos piloto de movilidad, impulsa datos abiertos de servicios e infraestructuras, el Punto de Acceso Nacional multimodal y el billete digital multimodal e introduce obligaciones de optimización energética en terminales e instalaciones, carriles

reservados, promueve la electrificación en puertos y aeropuertos con objetivos coherentes con AFIR y FuelEU Maritime para la reducción de emisiones, prioriza combustibles alternativos, corredores verdes y suministro eléctrico a aeronaves en tierra.

Planes de Movilidad Sostenible

Con la entrada en vigor de la Ley de Movilidad Sostenible (véase apartado Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible), se habilita a las Comunidades Autónomas para aprobar sus instrumentos de planificación en transportes y movilidad, debiendo ser coherentes con el DOMOS, mientras que los municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes deberán aprobar un plan de movilidad simplificado en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la LMS, con revisión al menos cada seis años. Los Planes de Movilidad al Trabajo que elaboren las empresas que estén obligadas deberán estar coordinados con estos planes territoriales y municipales.

En los últimos meses se han publicado, por ejemplo, los siguientes planes de movilidad sostenible:

- **Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz.** Mediante Resolución de 30 de septiembre de 2025 se aprobó el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz (PTMBC), tras su aprobación por Decreto 152/2025 de 24 de septiembre.
- **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería.** Ha sido publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía el Decreto n.º 162/2025, de 28 de octubre, por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería (Plan de Movilidad Sostenible).

- **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba,** publicado mediante Decreto n.º 204/2025, de 2 de diciembre.
- **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Oviedo 2026-2035** fue aprobado definitivamente pasado 2 de diciembre de 2025.

Orden TED/1477/2025, de 17 de diciembre, por la que se aprueban las bases reguladoras del programa de incentivos a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público de vehículos eléctricos ligeros en España (Programa *MOVES Corredores de Recarga*), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea-Next GenerationEU y Orden TED/1478/2025, de 17 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras del programa de incentivos a proyectos de electrificación de flotas de vehículos ligeros (Programa *MOVES Flotas Plus*), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU

Las Órdenes TED/1477/2025 y TED/1478/2025, de 17 de diciembre, establecen las bases reguladoras de los programas *MOVES Corredores de Recarga* y *MOVES Flotas Plus*, ambos financiados por la Unión Europea-NextGenerationEU. Sus objetivos son, entre otros, la descarbonización de la economía a través de la inversión en infraestructuras verdes, para transitar de energías fósiles a un sistema energético renovable, minimizando la generación de residuos a través de la instalación de infraestructura de recarga de acceso público de vehículos eléctricos ligeros y su electrificación, siendo la transición

ecológica uno de los cuatro ejes transversales del Plan.

La Orden TED/1477/2025 busca garantizar la plena conectividad transfronteriza a lo largo de las principales carreteras y permitir que los vehículos eléctricos circulen por toda la Unión Europea; y la Orden TED/1478/2025 busca mejorar la eficiencia del parque de vehículos mediante la renovación de flotas, en especial las de reparto urbano de última milla con la incorporación progresiva de vehículos eléctricos y otros avances tecnológicos.

Además, con los extractos de las Resoluciones del pasado 18 de diciembre de 2025 se establecen las primeras convocatorias de los programas *MOVES Corredores de Recarga* y *MOVES Flotas Plus*, a través de los cuales se concederán incentivos para la instalación de infraestructura de recarga de acceso público de vehículos eléctricos ligeros y la electrificación de estos vehículos, ambos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y financiados por la Unión Europea-Next-GenerationEU.

Las solicitudes de ayuda objeto de estas convocatorias podrán presentarse desde el día 30 de diciembre de 2025 para la convocatoria del programa *MOVES Flotas Plus* y el 23 de diciembre de 2025 para la convocatoria del programa

MOVES Corredores de Recarga, ambas hasta el día 10 de febrero de 2026.

Orden ITU/1521/2025, de 22 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras de ayudas de actuación integral para la descarbonización de la industria manufacturera como parte del PERTE de descarbonización industrial en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Uno de los objetivos fundamentales es la armonización de los criterios que deben guiar la concesión de apoyos públicos al fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica en el sector industrial. Para la efectiva aplicación de dichos criterios es necesario garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso a los recursos públicos destinados a incentivar las citadas inversiones en cualquier punto del territorio nacional. Las ayudas previstas en esta orden tendrán un ámbito temporal conforme a la normativa europea de aplicación. Las resoluciones de concesión de las ayudas deberán haber sido publicadas y notificadas antes del 30 de junio de 2026; y, en cuanto a su ámbito geográfico, las actividades objeto de ayuda será la totalidad del territorio nacional.

Unión Europea

Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2146 de la Comisión, de 22 de octubre de 2025, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de bicicletas ori-

ginarias de la República Popular China, ampliado a las importaciones de bicicletas procedentes de Indonesia, Malasia, Sri Lanka, Túnez, Camboya, Pakistán y Filipinas, hayan sido o no

declaradas originarias de dichos países, tras una reconsideración por expiración en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo C/2025/7012 DO L, 2025/2146, 23.10.2025

El Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2146 mantiene un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de bicicletas sin motor originarias de China, ampliado a importaciones procedentes de Indonesia, Malasia, Sri Lanka, Túnez, Camboya, Pakistán y Filipinas, tras una reconsideración por expiración al amparo del artículo 11.2 del Reglamento (UE) 2016/1036. La Comisión concluye que el dumping continuó durante el período de investigación y que su expiración probablemente conllevaría la continuación o reaparición del perjuicio a la industria de la Unión.

El producto afectado comprende bicicletas y demás velocípedos sin motor (incluidos triciclos de reparto, excluidos monociclos). El derecho se amplía a envíos desde Indonesia, Malasia, Sri Lanka, Túnez, Camboya, Pakistán y Filipinas, hayan sido o no declarados como originarios de dichos países, con listados de excepciones por empresa en anexo operativo del propio Reglamento.

La aplicación de los tipos individuales especificados para las empresas en el Reglamento y las exenciones de las ampliaciones de las medidas tras las investigaciones estará condicionada a la presentación a las autoridades aduaneras de los Estados miembros de una factura comercial válida en la que figure una declaración fechada y firmada por un responsable de la entidad que expida dicha factura, identificado por su nombre y cargo.

Reglamento Delegado (UE) 2025/1871 de la Comisión, de 23 de julio de 2025, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las normas relativas a eCall y el Reglamento Delegado (UE) 2017/79 en lo que respecta a los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo para la homologación de los vehículos de motor equipados con sistemas eCall basados en el número 112 integrados en los vehículos C/2025/4852 DO L, 2025/1871, 28.10.2025

Se actualizan las referencias normativas a nuevas versiones de estándares europeos eCall y se introducen requisitos para asegurar el funcionamiento del sistema con fuentes de alimentación de reserva y su verificabilidad durante las inspecciones técnicas periódicas.

Se considera que es necesario establecer disposiciones que permitan la extensión de las homologaciones concedidas antes del 1 de enero de 2027 a los sistemas eCall basados en el número 112. A partir del 1 de enero de 2028, en el caso de los vehículos nuevos homologados después del 31 de marzo de 2018 con arreglo al Reglamento (UE) 2015/758, que no cumplan las normas establecidas en el artículo 1, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad han dejado de ser válidos a los efectos del artículo 48, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858 y las autoridades nacionales denegarán la concesión de nuevas homologaciones de tipo a aquellos vehículos, sistemas o unidades técnicas independientes que no cumplan los requisitos técnicos destinados a permitir las inspecciones técnicas periódicas de conformidad con el anexo VII del Reglamento Delegado (UE) 2017/79.

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo — Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil

El Comité Económico y Social Europeo (CESE) respalda la ambición del Plan de Acción de la Comisión para asegurar un futuro competitivo y sostenible del sector del automóvil en Europa, destacando su peso estratégico en empleo y valor añadido industrial. Apoya los objetivos climáticos del Pacto Verde y la transición a la movilidad de cero emisiones, condicionándolos a medidas sociales y económicas sólidas que garanticen una transición justa. El Dictamen emitido reclama una estrategia europea integral centrada en competencias, innovación, infraestructuras y economía circular, con atención específica a las pymes. Asimismo, el CESE entiende que el diálogo social y la participación activa de los trabajadores serán fundamentales para el éxito del proceso de transformación.

Destaca el hincapié que hace el CESE en la necesidad de una estrategia industrial europea coordinada para abordar los retos estructurales a los que se enfrenta el conjunto de la cadena de suministro de la automoción y, de entre las recomendaciones dadas, se encuentran acelerar la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos para prevenir diferencias en la movilidad sostenible.

El CESE propone convertir la digitalización en ventaja competitiva para el sector europeo del automóvil, mediante hojas de ruta y programas de inversión, organizar la colaboración industrial (por ejemplo, la propuesta de una Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autóno-

mos), desarrollar plataformas informáticas comunes, soluciones de Inteligencia Artificial, y un marco regulatorio armonizado para ensayos e implantación de vehículos conectados y autónomos. Pide también acelerar una «Ley de Datos del Automóvil» que garantice acceso justo y seguro a los datos a bordo y desplegar infraestructuras digitales críticas.

En cuanto a la movilidad limpia, ante una cuota del 22,3 % de matriculaciones para vehículos eléctricos en 2023 y barreras de precio, red e infraestructura, el CESE aboga por incentivos financieros y no financieros para estimular la demanda, soluciones destinadas a reducir la brecha entre ciudadanos apoyadas en el Fondo Social para el Clima y el RCDE2, y una plataforma europea de vehículos eléctricos asequibles. Reclama una inversión masiva en infraestructuras de recarga, implementando con rapidez el Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos, tarifas transparentes e interoperabilidad, y reforzar la infraestructura de redes inteligentes para reducir el riesgo de sobrecarga de la infraestructura energética existente. Propone reforzar la economía circular (ecodiseño, reciclaje, análisis de ciclo de vida), el «derecho a reparar» y herramientas de información al consumidor.

Por otro lado, el Dictamen advierte de que disminuirá la demanda de trabajadores por menor intensidad laboral y reestructuraciones, a la par que destaca la escasez de mano de obra con competencias digitales, pero destaca que se crearán nuevos puestos de trabajo en la cadena de valor de la electromovilidad. Propone anticipar y gestionar el cambio, crear programas de reciclaje y mejora de competencias con foco especial en las regiones y en pymes, la armonización de microcredenciales y la creación de un fondo SURE 2.0 para sostener el empleo en periodos de inactividad.

Por último, para restablecer la competitividad, el CESE propone usar con firmeza los instrumentos de defensa comercial, reforzar ecosistemas regionales (baterías, chips, software, IA). Aboga por ajustar costes energéticos, estandarizar plataformas HW/SW y paquetes de baterías, atraer IED condicionada a transferencia tecnológica e integración local, y simplificar cargas administrativas con calendarios normativos compatibles con ciclos industriales. Asimismo, propone fomentar las exportaciones y abordar nuevos acuerdos comerciales (p. ej., Mercosur), reducir la brecha de costes con China, o apoyar las políticas de relocalización (friend-shoring) para las cadenas de suministro críticas.

Reglamento Delegado (UE) 2025/1455 de la Comisión, de 23 de julio de 2025, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) n.º 44/2014 en lo que respecta al establecimiento de requisitos técnicos y procedimientos de ensayo relativos a la protección de los vehículos de categoría L frente a ciberataques C/2025/4842 DO L, 2025/1455, 29.10.2025

Este Reglamento Delegado incorpora en la normativa de la UE la referencia al Reglamento n.º 155 de la CEPE/ONU sobre ciberseguridad y su sistema de gestión.

El ámbito de aplicación cubre las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e y L7e, con la salvedad para ciertos L1e a pedal. Así, los vehículos de categoría L deberán demostrar conformidad con el Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas (incluyendo su sistema de gestión de ciberseguridad) en los términos del nuevo Anexo XVIII incorporado en el Reglamento 44/2014, con excepción de los L1e a pedal excluidos. Se incorpora el nuevo Anexo XVIII con los «requisitos aplicables a la protección de los vehículos

frente a ciberataques», que define el concepto de «tipo de vehículo en relación con la ciberseguridad» y exige que las categorías L1e—L7e (excepto L1e a pedal del art. 3.94.b) del Reglamento (UE) n.º 168/2013) cumplan todos los requisitos pertinentes del Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas.

Reglamento Delegado (UE) 2025/1535 de la Comisión, de 29 de julio de 2025, por el que se completa el Reglamento (UE) 2024/2847 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la exclusión de la aplicación de dicho Reglamento de determinados productos con elementos digitales que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo C/2025/5059 DO L, 2025/1535, 29.10.2025

La norma establece que los productos con elementos digitales comprendidos en el ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 quedan excluidos de la aplicación del Reglamento de Ciberresiliencia (Reglamento (UE) 2024/2847).

No obstante, se exceptúan de esa exclusión los vehículos de la categoría L1e diseñados para funcionar a pedal (art. 3.94.b del Reglamento 168/2013), que sí permanecen sujetos al Reglamento de Ciberresiliencia.

Directiva (UE) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se

derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE) PE/44/2025/INIT DO L, 2025/2205, 5.11.2025

Esta Directiva actualiza el marco europeo del permiso de conducción para adaptarlo a una movilidad «sostenible, inclusiva, inteligente y resiliente», incorporando la digitalización, la transición ecológica y la evolución tecnológica en el transporte.

La Directiva sustituye el marco previo (Directiva 2006/126/CE) y deroga el Reglamento (UE) n.º 383/2012, configurando un régimen renovado de permisos con énfasis en seguridad vial, reducción de cargas administrativas y mejor interoperabilidad entre Estados miembros. En particular, la Directiva configura un sistema armonizado que comprende permisos físicos y permisos digitales (móviles), con reglas de equivalencia entre ambos formatos y sin imposición de un formato como requisito previo para obtener el otro. El permiso móvil pasará a ser el formato por defecto, preservándose el derecho del ciudadano a pedir el permiso físico o ambos mediante una sola solicitud, y será integrado en las carteras europeas de identidad digital.

Los Estados miembros deben adoptar y publicar las medidas de transposición, con carácter general, a más tardar el 26 de noviembre de 2028, aplicándolas desde el 26 de noviembre de 2029, pero se prevén plazos específicos más tempranos para determinadas obligaciones con adopción y aplicación a partir del 26 de noviembre de 2027.

Decisión (UE) 2025/2234 del Consejo, de 27 de octubre de 2025, relativa a la posición que debe adoptarse,

en nombre de la Unión Europea, en el 197.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas ST/13746/2025/ADD/1 DO L, 2025/2234, 7.11.2025

El artículo 1 de la Decisión establece que la posición de la Unión en el WP.29 será votar a favor de las propuestas relacionadas en el anexo de la propia Decisión. La Decisión también autoriza a los representantes de la Unión a convenir «ligeros cambios» del proyecto sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

El anexo recoge, entre otras, propuestas sobre: compatibilidad electromagnética, cinturones de seguridad, dispositivos de visión indirecta, instalación de alumbrado y señalización luminosa, emisiones, vehículos eléctricos (Reglamento ONU n.º 100), vehículos de hidrógeno con pila de combustible (Reglamento ONU n.º 134), WLTP (Reglamento ONU n.º 154), actualizaciones de software (Reglamento ONU n.º 156) y sistemas avanzados de asistencia al conductor (Reglamento ONU n.º 171, DCAS), además de propuestas sobre durabilidad de baterías en vehículos pesados electrificados mediante un nuevo RTM.

Comunicación de la Comisión — Directrices sobre la aplicación por parte de las empresas del marco legislativo de la UE en materia de seguridad general de los productos C/2025/7699 DO C, C/2025/6233, 21.11.2025

El pasado 21 de noviembre de 2025 la Comisión Europea lanzó una comunicación sobre las directrices para la aplicación por parte de las empresas del Reglamento (UE) 2023/988 relativo a la seguridad general de los productos (RSGP),

aplicable desde el 13 de diciembre de 2024, estableciendo un marco general para que solo se introduzcan o comercialicen en la UE productos de consumo no alimentarios que sean seguros.

El RSGP se aplica a productos y canales de venta (incluido *online*) salvo que existan normas sectoriales específicas; actuando como «red de seguridad» para riesgos no cubiertos por la legislación de armonización de la UE. Quedan excluidos, entre otros, medicamentos, alimentos, piensos, determinados equipos de transporte operados por un prestador, aeronaves cubiertas por el Reglamento 2018/1139 y antigüedades.

Según la comunicación de la Comisión Europea, un producto es seguro si, en condiciones de uso normales o razonablemente previsibles (incluida su vida útil real), no presenta riesgos o solo riesgos mínimos compatibles con un alto nivel de protección de la salud y seguridad del consumidor, abarcando también riesgos para la salud mental y, cuando proceda, riesgos ambientales con impacto en la salud.

En la comunicación, además, se indican las diferentes obligaciones en relación con el producto del fabricante, del importador, del distribuidor, del prestador de servicios logísticos, de la persona responsable de la UE y de los prestadores de mercados en línea.

En cuanto a posibles accidentes, cuando exista un producto peligroso o se produzca un accidente que cause muerte o efectos adversos graves, se debe adoptar de inmediato medidas correctoras, informar a consumidores y notificar a las autoridades de los Estados miembros afectados a través del portal Safety Business Gateway, que enlaza con el Sistema de Alerta Rápida Safety Gate. El Safety Gate publica alertas de productos peligrosos y mantiene listados y contactos de autoridades.

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO sobre los progresos hacia la aplicación de la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta COM/2025/566 final

La Declaración europea sobre el uso de la bicicleta es una declaración política conjunta del Parlamento, el Consejo y la Comisión firmada el pasado 3 de abril de 2024 que reconoce el valor del ciclismo como modo de transporte y ocio sostenible, accesible e inclusivo. La Declaración fija ocho principios y treinta y seis compromisos para desplegar el potencial de la bicicleta en la UE, como modo de transporte y ocio sostenible, accesible e inclusivo.

En planificación urbana, el Reglamento (UE) 2024/1679 obliga a 431 zonas urbanas a adoptar Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en 2025, con requisitos de continuidad de vías ciclistas, aparcamientos seguros junto a estaciones y creación de intercambiadores multimodales antes de 2030.

En salud e inclusión, se activan acciones UEpro-Salud y Horizonte Europa (convocatoria 2025) y se recomiendan medidas de asequibilidad (tipos reducidos de IVA, primas de compra y apoyo del Fondo Social para el Clima) con ejemplos nacionales y locales. Las prioridades de infraestructura incluyen ciclogística, aparcamiento seguro, recarga en edificios y centros de trabajo, transporte de bicicletas en trenes y mayor seguridad.

En multimodalidad, desde junio de 2025 los concursos de trenes nuevos o modernizados deben prever al menos cuatro plazas para bicicletas montadas, con márgenes para fijar mínimos superiores o eximir servicios urbanos/suburbanos. En datos, el estudio «Cycling Counts» identifica más de 900.000 km de

infraestructura y reclama armonización de metadatos.

En definitiva, según el Informe, existen mayores avances en infraestructuras, inversión y políticas, con retos pendientes en seguridad, robo, adaptación climática y recogida sistemática de datos, y un llamamiento a aprovechar plenamente las financiaciones de la UE, permitiendo *«una movilidad más sostenible, accesible, asequible, segura y saludable, lo que generará un alto valor añadido para la UE y su economía»*.

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea sobre la posición del Consejo sobre la adopción de una Directiva por la que se modifica la Directiva 2013/11/UE, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo, así como las Directivas (UE) 2015/2302, (UE) 2019/2161 y (UE) 2020/1828, a raíz de la interrupción de la plataforma europea de resolución de litigios en línea

El objetivo de la propuesta de la Comisión es entre otros, ampliar los ámbitos de aplicación material y territorial de la Directiva, fomentar la participación de los comerciantes en la resolución alternativa de litigios introduciendo la obligación de responder a las solicitudes de resolución alternativa de litigios en un plazo específico, reforzar la asistencia a los consumidores en los litigios transfronterizos creando puntos de contacto de resolución alternativa de litigios, aliviar la carga administrativa para los agentes que participan en el proceso y poner a disposición de los consumidores una herramienta digital de información.

Se pretende ampliar el ámbito material para abarcar litigios contractuales vinculados a la fase precontractual, contratos de suministro de contenidos y servicios digitales, y contratos en los que el consumidor no abona un precio, suprimiéndose la extensión a obligaciones extracontractuales inicialmente propuesta. En el plano territorial, se incluye a comerciantes de terceros países cuando exista solicitud conjunta del procedimiento por parte de comerciante y consumidor y el comerciante dirija actividades hacia uno o más Estados miembros, con posibilidad de que los Estados miembros impongan condiciones adicionales.

La Comisión aceptó la posición del Consejo, destacando que la revisión proporcionará a los consumidores de la UE un proceso extrajudicial de resolución de litigios adaptado a la era digital y alineado con los acuerdos políticos alcanzados con el Parlamento.

Propuesta de DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Decisión (UE) 2015/1814 en lo que respecta a la reserva de estabilidad del mercado para los edificios, el transporte por carretera y otros sectores

La Comisión Europea presentó el 27 de noviembre de 2025 una Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo para modificar la Decisión (UE) 2015/1814 relativa a la reserva de estabilidad del mercado (REM) aplicada al régimen de comercio de derechos de emisión para edificios, transporte por carretera y otros sectores (RCDE 2).

La finalidad declarada de la REM es mitigar el riesgo de desequilibrios entre oferta y demanda asociados al inicio del RCDE 2 y hacer el sistema más resistente a perturbaciones de mercado,

evitando impactos indebidos en precios y preservando el incentivo económico a la reducción de emisiones, con el objetivo de mejorar la liquidez, reducir la volatilidad y aumentar la previsibilidad de precios en el arranque del sistema.

Con la propuesta se introducen tres cambios principales: a) se elimina la cláusula por la que los derechos no retirados de la REM dejarían de ser válidos a 31 de diciembre de 2030, para reforzar la previsibilidad a largo plazo; b) se ajusta el «mecanismo de inyección» para que, si la CTDC está entre 210 y 260 millones, la liberación desde la REM sea gradual, evitando «efec-

tos umbral»; y c) se refuerza el mecanismo de control de precios excesivos añadiendo 20 millones adicionales cuando se active el art. 30 nonies.2 de la Directiva 2003/87/CE (umbral de 45 EUR/t, aplicable dos veces en 12 meses).

En palabras del Parlamento Europeo, el refuerzo de la estabilidad del mercado de carbono en el RCDE 2, que abarca el transporte por carretera, persigue una senda de precios más ordenada y predecible para los agentes regulados y consumidores de combustible, lo que es clave para planificar inversiones de descarbonización y medidas de compensación en el ecosistema de movilidad.

Jurisprudencia

Unión Europea

Asunto T-1024/23: Sentencia del Tribunal General de 3 de septiembre de 2025 —London EV/Comisión DO C, C/2025/5328, 13.10.2025

El pasado 3 de septiembre de 2025 el Tribunal General de la UE dictó sentencia en el Asunto T-1024/23 (London EV Co. Ltd/Comisión) respondiendo a la cuestión sobre si los vehículos de «uso especial» (incluidos los vehículos accesibles para sillas de ruedas) entran en el ámbito de aplicación del Reglamento 2019/631 y, por ende, si pueden computar y participar en mecanismos de agrupación (*pooling*) del artículo 6. La empresa London EV Co. Ltd, es fabricante de taxis eléctricos accesibles para sillas de ruedas y solicitó la anulación de la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1623 de la Comisión, que fijaba los valores de emisiones de CO₂ para fabricantes y agrupaciones de fabri-

cantes en 2021 y los objetivos para 2025. La Comisión solo consideró un vehículo de la demandante dentro del ámbito del Reglamento (UE) 2019/631, excluyendo los demás por estar matriculados como vehículos especiales.

Consideró que el artículo 2.3 establece que los vehículos especiales quedan excluidos del Reglamento, para no imponer cargas adicionales a fabricantes que producen vehículos adaptados para personas con discapacidad. London EV Co. Ltd no podía incluir sus vehículos en el mecanismo de agrupación previsto en el artículo 6, ya que este solo se aplica a fabricantes sujetos a objetivos de emisiones. Tampoco se vulneró el principio de igualdad de trato, pues los vehículos especiales están en una situación distinta a los de la categoría M1, ni el principio de proporcionalidad y la Comisión cumplió con la obligación de motivación, ya que la decisión se basó en el Reglamento y en datos oficiales.

En el fallo, el Tribunal desestimó íntegramente el recurso, confirmando que los vehículos accesibles para sillas de ruedas son vehículos especiales y están excluidos del régimen de emisiones de CO₂.

MEDIO AMBIENTE. Residuos. Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Primera, Sentencia de 23 Oct. 2025, C-221/2024

La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Primera, de 23 de octubre de 2025 (asuntos acumulados C-221/24 y C-222/24; ECLI:EU:C:2025:818), resuelve cuestiones prejudiciales planteadas por el Svea hovrätt (Tribunal de Apelación en Materia de Suelo y Medio Ambiente, Estocolmo) sobre la interpretación del artículo 24.2, letras c) y d), del Reglamento (CE) n.º 1013/2006 relativo a los traslados de residuos, y su compatibilidad con el derecho de propiedad del artículo 17.1 de la Carta de Derechos Fundamentales de la UE.

El TJUE aclaró que las letras c) y d) del artículo 24.2 del Reglamento 1013/2006 se aplican de manera alternativa aplicándose la letra d) cuando la letra c) no sea aplicable. El Tribunal interpretó que la retirada conforme a la letra c) implica necesariamente la valorización o eliminación posterior de los residuos devueltos por parte de la autoridad competente del país de expedición, cuando descubra un traslado que considere ilícito. Esta obligación responde a objetivos de interés general reconocidos por la Unión Europea y a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás: garantizar una gestión ambientalmente correcta y evitar nuevos traslados ilícitos. Devolver los residuos al propietario sin tratamiento supondría un riesgo para el medio ambiente y la salud humana.

Por último, se entiende que la obligación prevista en la letra c) no vulnera el derecho de propiedad del artículo 17, apartado 1, de la Carta de Derechos Fundamentales de la UE, ya que es un objetivo igualmente perseguido por la Carta, en tanto que su ejercicio puede quedar sujeto a «restricciones justificadas por objetivos de interés general perseguidos por la Unión», afirmando a continuación que «la protección del medio ambiente y de la salud humana figura entre los objetivos de interés general que pueden justificar la imposición de restricciones al derecho de propiedad».

BANCA. Crédito bancario. COMPRAVENTA. Compraventas especiales. De carácter mercantil. Contrato de suministro. CONSUMIDORES Y USUARIOS. Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Cuarta, Sentencia de 30 Oct. 2025, C-143/2023

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) —Sala Cuarta— en la Sentencia de 30 de octubre de 2025 ha resuelto las cuestiones prejudiciales que planteadas por el Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburgo (Alemania) en el asunto C143/23 (KI y FA c. MercedesBenz Bank/Volkswagen Bank) en relación con el desistimiento en créditos al consumo vinculados a la compra de vehículos.

El TJUE entiende que el plazo de 14 días de desistimiento no empieza si el contrato no especifica el tipo de interés de demora con un porcentaje concreto, ni hasta que se comunique debidamente al consumidor esa información. El artículo 14.1 de la Directiva 2008/48/CE relativa a los contratos de crédito al consumo se opone a que el prestamista pueda alegar abuso del derecho de desistimiento basado en la conducta del consumidor si faltó esa mención al tipo de interés de demora aplicable en el contrato

con un porcentaje concreto o no se comunicó después. Además, el mismo artículo se opone a una normativa nacional según la que se calcula la indemnización por depreciación restando al precio de venta inicial el precio de recompra del concesionario cuando el método incorpora factores ajenos al uso del vehículo (márgenes, gastos, IVA), por hacer excesivamente difícil el ejercicio del desistimiento.

Por otro lado, según el TJUE, el artículo 14.1 de la Directiva 2008/48 no se opone a una normativa nacional que imponga al consumidor, después de desistir de un contrato de crédito al consumo vinculado a la compraventa de un vehículo, el pago de intereses deudores, al tipo convenido, por el periodo entre el desembolso del préstamo al vendedor y la devolución del vehículo al prestamista o vendedor.

Consulta e información pública

España

Estatal

Audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, para crear el Registro de vehículos personales ligeros. Proyecto de real decreto que establecerá el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil de los vehículos personales ligeros

Entre el pasado 25 de noviembre y 3 de diciembre se abrió el plazo para la participación ciudadana en el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998,

de 23 de diciembre, para crear el Registro de vehículos personales ligeros.

El objetivo del proyecto es la inscripción obligatoria y la identificación de los vehículos de movilidad personal para reforzar la seguridad vial y asegurar la coherencia normativa entre las reglas de circulación y el régimen de aseguramiento obligatorio recientemente establecido por la Ley 5/2025, de 24 de julio, que ha perfilado el aseguramiento obligatorio de los vehículos personales ligeros y ha creado el seguro obligatorio y un registro público específico, lo que exige alinear el régimen de circulación, certificación y aseguramiento para evitar asimetrías regulatorias y riesgos a la seguridad vial.

Por una parte, el actual Registro de Vehículos pasa a denominarse «Registro Nacional de Vehículos», reforzando su función como instru-

mento administrativo para identificar vehículos que requieren autorización para circular, anotar sus características técnicas y de seguridad, registrar incidencias relevantes, verificar la vigencia del seguro obligatorio y actuar como punto nacional de intercambio con otros Estados miembros. Por otra parte, se crea —como registro especial o auxiliar— el Registro de Vehículos Personales Ligeros (VMP), en el que la inscripción de los VMP será obligatoria y el vehículo deberá ostentar una etiqueta identificativa con el número asignado, de conformidad con un nuevo anexo XIX que ordena la tramitación y la identificación física.

Así, los fabricantes, importadores y representantes deberán certificar los modelos de vehículos de movilidad personal ante laboratorios designados, con comunicación electrónica de datos técnicos al registro; la Dirección General de Tráfico definirá por resolución el proceso de mantenimiento de la certificación. Para inscribir un VMP se exigirá su solicitud en modelo oficial, tasa, identificación del titular y documentación técnica (ficha reducida del fabricante y certificación de laboratorio), expidiéndose un certificado de inscripción digital por la DGT.

Unión Europea

Iniciativa legislativa sobre la infraestructura y los mercados de transporte de CO₂ (Legislative initiative on CO₂ transportation infrastructure and markets)

Desde el pasado 6 de octubre de 2025 estuvo abierto el periodo de consulta para una iniciativa legislativa con vistas a garantizar el desarrollo de mercados competitivos y de infraestructuras de transporte para el CO₂, para lo cual se llevará a cabo una evaluación de impacto. Se pretende el desarrollo de un mercado interior del CO₂ con enfoques armonizados y coordinados entre los Estados miembro, siendo clave una infraestructura europea sólida para el transporte del CO₂. El periodo de consulta estuvo abierto hasta el 9 de enero de 2026.

Ley de Materiales Avanzados

Desde el pasado 21 de octubre de 2025 estuvo abierto el periodo de consulta para la propues-

ta de Reglamento de Materiales Avanzados, que propondrá medidas para una autonomía estratégica en relación con los materiales avanzados, lo que contribuirá a disminuir la dependencia a los recursos críticos e impulsará la competitividad de la UE. Se pretende así ofrecer soluciones innovadoras para una industria más eficiente, sostenible y competitiva. El periodo de consulta estuvo abierto hasta el 13 de enero de 2026.

Recogida de datos sobre movilidad urbana por nodo urbano

Está previsto para el primer trimestre de 2026 que se adopte por la Comisión el Reglamento de ejecución del Reglamento sobre la red transeuropea de transporte (RTE-T) que entró en vigor el pasado 18 de julio de 2024. Este Reglamento exige a los países de la Unión Europea la recogida y presentación a la Comisión de datos sobre movilidad urbana en los ámbitos de la sostenibilidad, seguridad y accesibilidad,

cuya primera presentación está prevista para el 31 de diciembre de 2027.

Emisiones y seguridad de los vehículos: actualizaciones de la homologación de tipo de vehículos completos

El pasado 19 de noviembre de 2025 se abrió el plazo para enviar comentarios a la iniciativa de un proyecto de Reglamento Delegado destinado a modificar el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 para actualizar los requisitos de la homologación de tipo UE de vehículos completos para incorporar novedades técnicas y regulatorias tanto de la UE como de la UNECE.

Noticias

Nota informativa de la Agencia Española de Protección de Datos sobre la baliza V16 conectada, el dispositivo que deberán llevar los vehículos desde enero de 2026

El pasado 20 de noviembre de 2025, la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) emitió una nota informativa sobre la baliza V16 conectada, dispositivo que deben llevar los vehículos a partir de enero de 2026 para señalar averías o emergencias en carretera.

La AEPD expone que la baliza V16 tiene luz visible y envía automáticamente un aviso, una vez se activa, enviando a los sistemas de tráfico la ubicación del vehículo detenido y un identificador técnico del dispositivo (no asociado a persona ni matrícula y sin registro que vincule el dispositivo con la identidad del usuario).

Asimismo, la AEPD señala que la compra del dispositivo no exige facilitar datos personales a

El plazo para enviar comentarios fue hasta el pasado 17 de diciembre de 2025.

El proyecto pretende actualizar los requisitos aplicables a la homologación UE de tipo para vehículos producidos en series ilimitadas e introducir ajustes para vehículos de pequeña serie y vehículos con finalidad especial, para alinear el marco de homologación del Reglamento (UE) 2018/858 con *a*) la evolución de requisitos de emisiones (Euro 7) y *b*) nuevas funcionalidades y tecnologías de automatización y asistencia a la conducción, además de actualizar equivalencias UNECE, introduciendo márgenes de adaptación para pequeños fabricantes y ciertas configuraciones.

ninguna Administración, por lo que la DGT no tendría conocimiento de quién lo adquiere. La normativa establece, además, que estos dispositivos se destinan exclusivamente a la visibilización del vehículo y al envío de la ubicación del incidente, prohibiendo funcionalidades adicionales. La obligatoriedad del uso de la baliza V16 se recoge en el Real Decreto 159/2021, modificado por el Real Decreto 1030/2022.

Decenio de las Naciones Unidas para el Transporte Sostenible: Un compromiso global con una movilidad centrada en las personas (UN Decade of Sustainable Transport: A global commitment to people-first mobility 10 December 2025)

El pasado 10 de diciembre de 2025 tuvo lugar en la sede de las Naciones Unidas una reunión con el objetivo de lanzar el primer Decenio para el Transporte Sostenible 2026-2035 para



transformar la movilidad de personas y mercancías y la conectividad de las sociedades a escala global.

El enfoque subraya que accesibilidad, seguridad, eficiencia y facilidad de uso son necesidades cotidianas, especialmente en regiones con brechas de desarrollo y desafíos geográficos de conectividad, y que la mejora de la conectividad es palanca para la integración regional, comercio intrarregional y resiliencia económica,

con atención prioritaria a países en desarrollo y sin litoral.

Para la CEPE, el transporte sostenible no es sólo una cuestión de sistemas, sino de personas.

El Plan de Implementación define una visión compartida y seis áreas prioritarias que abarcan acceso universal, descarbonización, infraestructura resiliente, logística eficiente, ciudades centradas en las personas e innovación.

