



Boletín

*AUTOMOCIÓN  
Y MOVILIDAD  
SOSTENIBLE*

2026

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 27 de enero de 2026, de la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa .....	5	— Reglamento n.º 12 de las Naciones Unidas .....	9
— Real Decreto 52/2026, de 28 de enero .....	5	— Reglamento (UE) 2026/361 de la Comisión, de 19 de febrero de 2026 .....	9
— Orden de 27 de febrero de 2026 .....	6	— Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 8 de mayo de 2025 .....	9
— Ordenanza Municipal Reguladora del Sandbox de Las Palmas de Gran Canaria .....	6	— Reglamento n.º 55 de las Naciones Unidas .....	10
• Planes de Movilidad Sostenible .....	7	— Directiva (UE) 2026/470 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2026 .....	10
— Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo .....	7	— Tribunal de Cuentas Europeo. Informe especial 05/2026 .....	11
• Unión Europea .....	7	— Reglamento de Ejecución (UE) 2026/481 de la Comisión, de 3 de marzo de 2026 .....	11
— Dictámenes del Comité Económico y Social Europeo en materia de inspecciones técnicas de vehículos y tasas a vehículos pesados de emisión cero (C/2026/39 y C/2026/41) .....	7	— Directiva (UE) 2026/706 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2026 .....	12
— Reglamento n.º 107 de las Naciones Unidas .....	8		
— Reglamento n.º 167 de las Naciones Unidas .....	8		
		Jurisprudencia .....	13
		• España .....	13
		— Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, n.º 16/2026 de 14 de enero (Rec. 6272/2020) .....	13

Consulta e información pública ..... 14

• España ..... 14

— Consulta pública previa para la elaboración de la Orden por la que se desarrolla el sistema para el impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables ..... 14

— Consulta pública previa del proyecto de modificación del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo ..... 14

— Anteproyecto de Ley por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2024/1760, del Parlamento y del Consejo, de 13 de junio de 2024 ..... 15

— Consulta pública sobre el proyecto de Orden TMA por la que se aprueban las bases reguladoras para la fase I del Programa de Apoyo a la Descarbonización del Transporte Marítimo ..... 15

• Unión Europea ..... 15

— Propuesta de Reglamento del Parlamento (UE) y del Consejo por la que se modifican los R(CE)561/2006, (UE) 2018/858, (UE)2019/2144 y (UE)2024/1257 ..... 15

— Propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 ..... 16

— Propuesta de Reglamento sobre vehículos corporativos limpios .... 16

— Proyecto de Reglamento Delegado sobre las actualizaciones de la homologación de tipo de vehículo entero 17

— Propuesta de Reglamento: Ley de Aceleración de la Descarbonización Industrial e impulso de la descarbonización ..... 17

• Noticias ..... 17

— La ONU anuncia una normativa global para facilitar la introducción segura de vehículos autónomos en las carreteras públicas de todo el mundo... 17

— Nueva normativa de la ONU para prevenir accidentes relacionados con la fatiga ..... 18

— Un nuevo reglamento de la ONU para controlar la contaminación vehicular ..... 18

— Conclusiones del Consejo sobre la Agenda del Consumidor 2030 ..... 18

— CEOE: «Generar estabilidad regulatoria y facilitar la colaboración público-privada ..... 18

— El Consejo Europeo celebró un debate sobre la modificación del Reglamento relativo a las normas de emisión de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas ..... 19

— La CNMC analiza la futura Ley de Consumo Sostenible y propone mejoras para reforzarla competencia ... 20



# LEGISLACIÓN

## ESPAÑA

---

Resolución de 27 de enero de 2026, de la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se aprueba la revisión del Manual de Reformas de Vehículos

Mediante esta Resolución se aprueba la segunda corrección de la revisión séptima del Manual de Reformas de Vehículos, documento elaborado por el Ministerio de Industria y Turismo en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las comunidades autónomas, que establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación. La constante evolución tecnológica de los vehículos y de sus requisitos de homologación requieren una revisión continua del Manual. Esta nueva versión actualiza los requisitos que deben aplicarse durante el proceso de tramitación de las reformas de vehículos.

Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros

---

Su entrada en vigor fue el pasado 30 de enero de 2026 y, entre las principales novedades, el actual Registro de Vehículos pasa a denominarse «Registro Nacional de Vehículos», reforzando su función como instrumento administrativo e identificándolo como único punto nacional de intercambio de datos con otros Estados miembros de la UE. Dentro de este Registro se consignarán datos de identificación del titular, número de certificado de circulación, características técnicas del vehículo, fabricante, marca, modelo, laboratorio de certificación, número de identificación y datos del seguro obligatorio.

La norma incorpora tres nuevos anexos al Reglamento General de Vehículos: el anexo XIX, sobre certificación de vehículos de movilidad personal y otros no homologados, que regula los requisitos para la obtención del certificado

de circulación por el fabricante y un sistema de seguimiento y control de la conformidad de la producción; el anexo XX, sobre el Registro de Vehículos Personales Ligeros, que detalla la inscripción, cambio de titularidad, baja y las características de las etiquetas identificativas; y el anexo XXI, que fija las características y requisitos técnicos de los VMP para la obtención del certificado de circulación, incluyendo límites de velocidad, potencia, masa, dimensiones, requisitos de frenado e iluminación, entre otros. La disposición transitoria primera se centra en los vehículos de movilidad personal no certificados que podrán seguir circulando hasta el 22 de enero de 2027, pero deberán ser identificados para garantizar la seguridad vial.

### Orden de 27 de febrero de 2026 por la que se aprueba el Plan Andaluz de Defensa de las Personas Consumidoras y Usuarías 2026-2028 (PADPCUA)

---

Mediante esta Orden de 27 de febrero de 2026, la Consejería de Sanidad, Presidencia y Emergencias de la Junta de Andalucía aprueba el Plan de Acción de Defensa de las Personas Consumidoras y Usuarías en Andalucía 2026-2028 (PADPCUA), con el objetivo de reforzar la protección de los derechos de las personas consumidoras en Andalucía, especialmente de las más vulnerables, frente a las disfunciones del mercado y la proliferación de nuevas formas de comercio, principalmente el modelo *online*.

El plan establece cinco líneas estratégicas, desarrolladas mediante seis objetivos estratégicos, veintiún objetivos operativos y cincuenta y dos líneas de acción, que están dirigidas a la ciudadanía, mejora de capacidad de respuesta de la administración andaluza de consumo en la gestión de expedientes, colaboración, sen-

sibilización e información a las empresas sobre normativa y obligaciones respecto de las personas consumidoras y a fomentar la participación empresarial.

### Ordenanza Municipal Reguladora del Sandbox de Las Palmas de Gran Canaria

---

Publicada el pasado 27 de marzo de 2026, ha sido aprobada esta Ordenanza Municipal, estableciendo el marco jurídico para la creación y regulación del Sandbox de Las Palmas de Gran Canaria y convirtiendo la ciudad en un entorno controlado, seguro y abierto para realizar pruebas y experimentaciones de soluciones, tecnologías y nuevos productos y servicios en contextos urbanos reales, promoviendo la colaboración público-privada. Con el objetivo de mejorar el bienestar social y la calidad de vida de los habitantes, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha ejecutado diferentes proyectos para transformar la ciudad, siendo de aplicación esta Ordenanza a las entidades promotoras, así como al sector público local, y a través de la cual el Ayuntamiento habilitará espacios, activos y condiciones para testar soluciones y tecnologías emergentes e innovadoras en contextos reales.

Asimismo, se establece el procedimiento y la autorización de acceso al Sandbox, el desarrollo de las pruebas y su finalización, así como la evaluación, resultados, el sistema de garantías y responsabilidad, entre otras. Los proyectos de innovación susceptibles de acceder al Sandbox podrán versar sobre materias tales como economía azul y marítima, turismo, movilidad y transporte, medio ambiente y sostenibilidad, transformación digital, entorno urbano o modernización del sector público, entre otras.

## PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

---

Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio. Reducción del plazo de preparación de los Planes de Movilidad sostenible al trabajo

El Real Decreto ley 7/2026, de 20 de marzo, cuya entrada en vigor fue el pasado 22 de marzo de 2026, adelanta en doce meses el plazo del deber de negociar y elaborar por las empresas y entidades del sector público planes de movilidad sostenible al trabajo. Así, se modifica el artículo 26 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, para reducir de veinticuatro a doce meses el plazo para cumplir con la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible. Afecta a centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras, o más de 100 por turno cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad. Además, se indica que estos planes deben incluir medidas que impulsen la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones y teletrabajo, entre otras medidas, teniéndose en cuenta no solamente a las personas trabajadoras del centro, sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Se prevé asimismo la posibilidad de que los planes contemplen la compensación de la huella de carbono para la movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

Por último, e incumplimiento de la obligación de disponer de un plan de movilidad sostenible

por las empresas obligadas que sean beneficiarias de ayudas directas previstas en este Real Decreto-ley, supondrá el reintegro de las ayudas recibidas.

## UNIÓN EUROPEA

---

Dictámenes del Comité Económico y Social Europeo en materia de inspecciones técnicas de vehículos y tasas a vehículos pesados de emisión cero (C/2026/39 y C/2026/41)

El pasado 16 de enero de 2026 fueron publicados en el DOUE los dictámenes emitidos por el Comité Económico y Social Europeo (CESE) el 18 de septiembre de 2025: el primero (C/2026/39), sobre el paquete legislativo de la Comisión para reforzar el marco regulador de la UE en materia de inspecciones técnicas periódicas de vehículos, inspecciones en carretera de vehículos comerciales y digitalización de los documentos de matriculación; y el segundo (C/2026/41), sobre la propuesta de prórroga del período durante el que los vehículos pesados de emisión cero pueden beneficiarse de una reducción significativa de las tasas por infraestructura o por utilización o de una exención de las mismas.

En relación con el Dictamen C/2026/39, entre las principales medidas, el paquete contempla inspecciones anuales para turismos y furgonetas de más de diez años, inspecciones de vehículos eléctricos y de sistemas avanzados de seguridad, nuevos métodos de ensayo de emisiones, certificados digitales de matriculación e inspección mediante una plataforma europea de intercambio de datos. El CESE recomienda medidas de apoyo para hogares de renta baja

y microempresas, la armonización de la formación del personal inspector y una distribución equitativa de responsabilidades en materia de sujeción de la carga a lo largo de toda la cadena logística.

En cuanto al Dictamen C/2026/41, el CESE apoya la prórroga hasta el 30 de junio de 2031 de las reducciones o exenciones de peajes para vehículos pesados de emisión cero, al considerar que proporciona seguridad jurídica y a las inversiones y se alinea con las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> del Reglamento (UE) 2019/1242. El CESE destaca la necesidad de acelerar la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje en la red transeuropea de transporte (RTE-T), advierte del riesgo de doble imposición derivado del solapamiento entre tasas basadas en emisiones de CO<sub>2</sub> y tasas por costes externos, y propone una cláusula de evaluación intermedia en diciembre de 2028.

La propuesta tiene por objeto reforzar el marco regulador de la UE en materia de seguridad vial, protección del medio ambiente y digitalización de los documentos de circulación. Se pretende contribuir a la consecución de los objetivos de seguridad vial de la UE de reducir el número de víctimas mortales y heridos en un 50 % para 2030 y hasta cero para 2050.

El CESE señala que es necesario actuar en coordinación para reforzar la formación de los conductores e inspectores, y además destaca que es importante garantizar que todos los Estados miembros apliquen las nuevas normas.

Reglamento n.º 107 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de categoría M2 o M3 por lo que respecta a su construcción general

---

Publicado el pasado 29 de enero de 2026, este Reglamento establece las disposiciones uniformes para la homologación de autobuses y autocares (categorías M2 y M3), ya sean de uno o dos pisos, rígidos o articulados, en lo relativo a su construcción general, con exclusión de ambulancias, vehículos para transporte de personas bajo custodia, vehículos fuera de carretera y los destinados específicamente a transporte escolar.

El Reglamento regula las masas y dimensiones, la estabilidad y el límite de basculamiento estático, la instalación eléctrica y la seguridad contra incendios (incluidos sistemas de extinción en el compartimento del motor), el número mínimo y las características de puertas de servicio y de emergencia, el acondicionamiento y la iluminación interior y de emergencia.

El Reglamento regula los procedimientos de homologación, desde la solicitud hasta la concesión, la ampliación de la homologación o los requisitos. También especifica que se deberá llevar incorporada, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible especificado en el impreso de homologación, una marca de homologación internacional. En cuanto a los requisitos técnicos, el Reglamento fija normas que todos los vehículos deberán cumplir según lo dispuesto en los anexos del mismo.

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

---

El Reglamento exige que los vehículos comerciales cumplan normas mínimas de visión directa, maximizando la capacidad del conductor

para detectar a usuarios vulnerables y reaccionar con rapidez, complementando la eficacia de los sistemas de información sobre ángulos muertos y los avisos de colisión.

La norma responde a la necesidad de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública frente a colisiones con grandes vehículos comerciales durante maniobras a baja velocidad, como girar o iniciar la marcha, cuyas consecuencias suelen ser graves.

Establece además el proceso de homologación de un tipo de vehículo en lo que respecta a su visión directa, los requisitos para la concesión de dicha homologación, el procedimiento de ensayo, sus condiciones, las condiciones del vehículo o la cuantificación del volumen visible.

Reglamento n.º 12 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a la protección del conductor contra el mecanismo de dirección en caso de impacto

---

El Reglamento establece las prescripciones uniformes para la homologación de los vehículos de motor de categoría M1 y los vehículos de categoría N1 cuya masa máxima autorizada sea inferior a 1.500 kg en lo que respecta a la protección de los ocupantes frente al mecanismo de dirección en caso de colisión frontal.

El Reglamento define conceptos como «tipo de vehículo», «mando de dirección», «airbag», «habitáculo» y «bus de alta tensión». Asimismo, establece el procedimiento para solicitar la homologación, incluyendo documentación técnica y pruebas necesarias, así como los requisitos para conceder o denegar la homologación.

Finalmente, el Reglamento fija pautas sobre modificación y ampliación de homologaciones, la conformidad de la producción, sanciones y los distintos anexos que detallan los procedimientos, ensayo y marcas de homologación.

Reglamento (UE) 2026/361 de la Comisión, de 19 de febrero de 2026, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 582/2011 en lo relativo a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos pesados con dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía

---

El Reglamento (UE) 2026/361, de 19 de febrero de 2026, modifica el Reglamento (UE) 582/2011 para integrar en el sistema de homologación de tipo de emisiones de vehículos pesados los requisitos relativos a los dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía (OBFCM) y del sistema de monitorización a bordo de la masa (OBMM), establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161.

Asimismo, se fijan nuevas fechas: desde el 1 de julio de 2027, los vehículos nuevos incluidos en el ámbito del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 que no cumplan los requisitos dejarán de poder matricularse o ponerse en servicio; el 29 de mayo de 2029, en el caso de los vehículos y motores nuevos; y el 29 de noviembre de 2027, para los vehículos nuevos de las categorías M1 y N1 incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 595/2009.

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 8 de mayo de 2025, sobre la propuesta de Reglamento del

Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años naturales de 2025 a 2027

---

El pasado 24 de febrero de 2026 fue publicada la Resolución legislativa de fecha 8 de mayo de 2025, que el Parlamento Europeo aprobó en primera lectura, relativa a la posición sobre la propuesta de Reglamento presentada por la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos. Esta modificación busca introducir mayor flexibilidad en el cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes respecto a las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos entre los años 2025 y 2027.

Reglamento n.º 55 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de componentes mecánicos de acoplamiento de combinaciones de vehículos

---

El Reglamento establece las normas que deben cumplir los vehículos de motor y sus remolques diseñados para constituir conjuntos de vehículos y ser considerados mutuamente compatibles a escala internacional. Se definen los dispositivos y componentes mecánicos de acoplamiento, distingue entre dispositivos

normalizados y no normalizados y los clasifica por tipos.

Se describe el procedimiento de homologación y la información de la que deberá ir acompañada, los requisitos generales que deben cumplir los dispositivos o componentes mecánicos de acoplamiento, así como las marcas de homologación internacional y la modificación y extensión de la homologación. Por último, se describen los procedimientos de verificación de la conformidad de la producción y las sanciones por disconformidad de la producción, así como el cese definitivo.

Directiva (UE) 2026/470 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2026, por la que se modifican las Directivas 2006/43/CE, 2013/34/UE, (UE) 2022/2464 y (UE) 2024/1760 en lo que respecta a determinados requisitos de presentación de información de las empresas en materia de sostenibilidad y de diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad

---

El fin de esta Directiva es racionalizar y simplificar las normas de la Unión Europea, nacionales y regionales y aplicar las políticas de manera más eficaz, manteniendo los objetivos del Pacto Verde Europeo. Su entrada en vigor fue el 18 de marzo de 2026.

Entre otras medidas, se introduce una reducción en la obligación de las empresas de informar sobre sostenibilidad con el fin de reducir la carga que supone para estas. Se restringe el ámbito de aplicación de la obligación de presentar información sobre sostenibilidad a las empresas con un volumen de negocios neto

superior a 450 millones de euros y más de 1.000 empleados. Este cambio también afecta a grupos y emisores, limitando las obligaciones a las entidades de mayor tamaño. Asimismo, se incorporan protecciones para las empresas de la cadena de valor con menos de 1.000 empleados. Por último, se establece un límite máximo para las sanciones del 3% del volumen de negocios mundial neto.

## Tribunal de Cuentas Europeo. Informe especial 05/2026: Desplazamientos sostenibles del domicilio al lugar de trabajo en torno a las zonas urbanas

---

El informe del Tribunal de Cuentas Europeo analiza cómo la Unión Europea y las autoridades locales están impulsando la movilidad sostenible en los desplazamientos diarios entre el hogar y el trabajo dentro de las zonas urbanas. Aunque la Comisión Europea ha reforzado el marco jurídico y exige a 431 ciudades disponer de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), se considera que persisten importantes carencias en su diseño y aplicación.

Por un lado, muchos PMUS no abarcan toda la zona urbana funcional, lo que excluye una parte de los flujos de viajeros pendulares, especialmente desde zonas suburbanas donde el uso del automóvil es más frecuente. Por otro lado, aunque la mayoría de los planes incluyen medidas para mejorar la accesibilidad y reducir emisiones, suelen incorporar pocas actuaciones para desincentivar el uso del coche, como limitaciones de estacionamiento, gestión del suelo o incentivos al transporte sostenible.

El informe también señala que el seguimiento y la evaluación de los PMUS no son suficientes, ya que ninguna autoridad nacional o regional

supervisa la aplicación. Por ello, los Estados miembros no están en condiciones de determinar si los PMUS lograrán los resultados previstos. La Comisión aún debe definir indicadores obligatorios y una metodología común, cuya aplicación no será exigible hasta 2027.

En cuanto a los 21 proyectos auditados, según el Informe, todos eran coherentes con el PMUS correspondiente y la gran mayoría lograron las realizaciones previstas. No obstante, de los 12 proyectos con datos suficientes para evaluación, solo la mitad generó efectos positivos significativos en la satisfacción de las necesidades de los viajeros pendulares, mientras que en la otra mitad los efectos fueron más moderados debido a deficiencias en la planificación y ejecución.

Según el Informe, las futuras mejoras en materia de movilidad urbana sostenible dependerán principalmente de la actuación en el ámbito local, siendo necesario reforzar las orientaciones, el seguimiento y la medición de resultados para garantizar la eficacia de los planes de movilidad urbana sostenible en la UE.

Reglamento de Ejecución (UE) 2026/481 de la Comisión, de 3 de marzo de 2026, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426, por el que se establecen normas para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo del sistema de conducción automatizada de los vehículos totalmente automatizados

---

El Reglamento modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426, que regula los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los sistemas de conducción automatizada (ADS) para adaptar la normativa a los avances tecnológicos de los vehículos totalmente automatizados y los sistemas de estacionamiento automatizado (AVP).

El Reglamento actualiza diversas definiciones, tales como «característica del ADS», «función operativa» y «función táctica» para armonizarlas con la evolución del marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y garantizar una interpretación uniforme a escala internacional. Asimismo, con el nuevo Anexo V, se introducen especificaciones técnicas para el AVP, requisitos de rendimiento y una evaluación de la conformidad a través de ensayos.

Directiva (UE) 2026/706 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2026, por la que se modifica la Directiva 2014/32/UE en lo que respecta a los sistemas de medida para equipos de alimentación de vehículos eléctricos y surtidores de gas comprimido y los contadores de electricidad, de gas y de energía térmica

---

La Directiva modifica la Directiva 2014/32/UE con el objetivo de adaptar los instrumentos de medida a los avances tecnológicos y a las nuevas necesidades del mercado interior, garantizando la protección de los consumidores y de los intereses públicos, al mismo tiempo que asegura el correcto funcionamiento del mercado interior.

Así, se amplía el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/32/UE incorporando el anexo V *bis* sobre sistemas de medida para equipos de alimentación de vehículos eléctricos (MI-011) y el anexo VII *bis* sobre sistemas de medida para surtidores de gas comprimido (MI-012), y modificando los anexos I, IV, V y VI relativos a requisitos esenciales generales y contadores, para actualizarlos a las nuevas tecnologías.

La Directiva amplía los instrumentos de medida para incluir, entre otros, los sistemas de medida para equipos de recarga de vehículos eléctricos, los surtidores de gas comprimido y los contadores de energía térmica utilizados también para refrigeración. Los Estados miembros deberán adoptar y publicar las medidas de transposición a más tardar el 10 de abril de 2028, aplicándolas desde el 10 de octubre de 2028, pero se prevén disposiciones transitorias que permitan la comercialización y puesta en servicio de instrumentos de medida conformes con la normativa anterior que hayan sido introducidos en el mercado antes del 10 de octubre de 2028.



# JURISPRUDENCIA

## ESPAÑA

---

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, n.º 16/2026 de 14 de enero (Rec. 6272/2020)

El Tribunal Supremo puntualiza su doctrina sobre la instalación de un punto de recarga de vehículos eléctricos en una plaza individual del garaje comunitario, reiterando la jurisprudencia expuesta en la STS n.º 1745/2025, de 1 de diciembre.

La STS 16/2026, de 14 de enero, resuelve los recursos extraordinario por infracción procesal

y de casación interpuestos frente a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Bizkaia, que había declarado ilegal la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en plazas individuales de garaje, al considerar que la afectación de elementos comunes impedía la aplicación del régimen de comunicación previa del artículo 17.5 de la Ley de Propiedad Horizontal (LPH), fijando que según el artículo 17.5 LPH, la instalación de un punto de recarga en garajes individuales solo requiere comunicación previa a la comunidad, incluso si el cableado discurre por elementos comunes, salvo que exista una afectación innecesaria, desproporcionada o un perjuicio para otros propietarios. El Tribunal Supremo confirma que la comunicación previa existió, que la afectación fue mínima y que no hubo merma de seguridad.



# CONSULTA E INFORMACIÓN PÚBLICA

## ESPAÑA

---

Consulta pública previa para la elaboración de la Orden por la que se desarrolla el sistema para el impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables

Ha sido publicada la consulta pública para el periodo comprendido entre el 14 de enero de 2026 y el 13 de febrero de 2026 de la propuesta de Orden que incluye objetivos para la descarbonización del sector del transporte con objetivos establecidos por el Reglamento ReFuelEU Aviation; y objetivos de reducción de emisiones GEI en transporte marítimo, ferrocarril y carretera, para los que se determinan sendas entre 2027 y 2040.

La reducción de dichas emisiones y el desarrollo de instrumentos de seguimiento persiguen cinco objetivos: lograr la neutralidad climática;

proteger el medio ambiente y reducir la contaminación; abaratar los costes energéticos frente a la volatilidad de los combustibles fósiles y combatir la pobreza energética; generar empleo y fomentar la industria local; y reforzar la seguridad de suministro, reduciendo la dependencia de importaciones de combustibles fósiles para alcanzar la autonomía estratégica energética de la Unión.

Consulta pública previa del proyecto de modificación del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores

---

Hasta el día 26 de febrero de 2026 estuvo abierto el periodo de consulta pública previa para el proyecto de modificación del Real Decreto 818/2009 por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, cuyo fin será transponer la Directiva (UE) 2025/2205, que actualiza el marco armonizado del permiso de conducción de la Unión Europea y garantizar

su aplicación en todo el territorio nacional. La modificación de la norma se propone por la necesidad de adecuar el régimen del permiso de conducción a los avances tecnológicos y a la evolución de la movilidad, reforzando la seguridad vial y la sostenibilidad del transporte.

Entre los objetivos de la norma destacan la reducción de la siniestralidad vial, la mejora de la capacitación y la formación de los conductores, la promoción de la movilidad sostenible y la eliminación de desajustes normativos derivados de plazos que han resultado demasiado breves.

Anteproyecto de Ley por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2024/1760, del Parlamento y del Consejo, de 13 de junio de 2024, sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad

El Anteproyecto de Ley tiene como objetivo incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2024/1760 sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad. La norma busca reforzar la responsabilidad de las empresas en relación con el impacto que sus cadenas de actividades pueden generar sobre los derechos humanos y el medio ambiente. Con esta norma se pretende obligar a las empresas a realizar un debido proceso con el objetivo de que éstas eliminen o minimicen impactos adversos en los derechos humanos y el medio ambiente. El plazo de duración de la consulta pública fue hasta el 7 de abril de 2026.

Consulta pública sobre el proyecto de Orden TMA por la que se aprueban las bases reguladoras para la fase I del

## Programa de Apoyo a la Descarbonización del Transporte Marítimo

---

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha abierto una consulta pública sobre el proyecto de Orden TMA para aprobar las bases reguladoras de la fase I del Programa de Apoyo a la Descarbonización del Transporte Marítimo.

El Consejo de Ministros aprobó el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo (PANDTM), centrado en la flota controlada por intereses españoles. La norma pretende disminuir las emisiones del transporte marítimo, a través del establecimiento de unas bases reguladoras alineadas con los objetivos de la OMI y la UE, creando un marco estable de apoyo que permita a navieras y operadores inversiones en renovación de flota y adopción de combustibles de bajas o nulas emisiones.

La consulta pública previa para conocer la opinión de los ciudadanos, empresas, agrupaciones y organizaciones tiene un plazo de participación de entre el 31 de marzo y el 15 de abril de 2026.

## UNIÓN EUROPEA

---

Propuesta de Reglamento del Parlamento (UE) y del Consejo por la que se modifican los R(CE)561/2006, (UE) 2018/858, (UE)2019/2144 y (UE)2024/1257 relativo a la simplificación de los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo para vehículos de motor

La Comisión Europea publicó el 16 de diciembre de 2025 una propuesta de Reglamento que modifica los Reglamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 y (UE) 2024/1257, en el marco del paquete omnibus de simplificación normativa para el sector automovilístico. El objetivo principal es reducir las cargas regulatorias de la industria sin menoscabar los estándares de seguridad ni medioambientales.

La propuesta de Reglamento del Parlamento (UE) y del Consejo, por la que se modifican los Reglamentos (CE)561/2006, (UE)2018/858, (UE)2019/2144 y (UE)2024/1257, tiene entre sus objetivos la eliminación de los obstáculos reglamentarios para la adopción de vehículos comerciales ligeros eléctricos, la reducción de los costes de adaptación relacionados con las pruebas de emisiones euro 7, evitar la fragmentación del mercado y acelerar la adopción de vehículos eléctricos pequeños y asequibles. El plazo para presentar alegaciones fue desde el 1 de febrero de 2026 hasta el 1 de marzo de 2026.

Propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631. Normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas y etiquetado de vehículos

---

La propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2019/631, publicada en el DOUE el pasado 24 de febrero de 2026, introduce objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y vehículos comerciales ligeros. Su finalidad es introducir una mayor flexibilidad en el cálculo del cumplimiento de dichas normas de emisiones por parte de los fabricantes entre los años 2025 y 2027. En 2030, el objetivo de reducción para furgonetas se fija en un 40% en lugar

del 50 %. En 2035, los objetivos para turismos y furgonetas pasan a ser del 90%, en vez del 100%.

A partir de 2035, los fabricantes deberán cumplir su objetivo específico de emisiones y, además, asegurarse de que sus emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> no superen la suma de sus créditos de combustible y los créditos de acero con bajas emisiones de carbono.

Propuesta de Reglamento sobre vehículos corporativos limpios

---

La DG MOVE de la Comisión Europea ha presentado una propuesta de Reglamento para incrementar la proporción de vehículos de cero y bajas emisiones (ZLEV/ZEV) en las flotas corporativas, que representan el 58% de las nuevas matriculaciones en la UE-27.

La propuesta nace del objetivo de la UE de descarbonizar el transporte por carretera con medidas relacionadas con la oferta de vehículos, con normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos ligeros y pesados. También con medidas relacionadas con la demanda de vehículos y se propone igualmente un plan de acción para el sector del automóvil.

El Reglamento se aplicará a los vehículos ligeros (turismos y furgonetas) matriculados por grandes empresas, excluyendo vehículos pesados, pymes y particulares.

Además, a partir del 1 de enero de 2028 los Estados miembros no proporcionarán apoyo financiero a los vehículos ligeros de empresa que no sean ZLEV y que estén fabricados en la UE. La Comisión establecerá una metodología que determine los criterios para que un automóvil

o una furgoneta se consideren «fabricados en la UE», con el objetivo de garantizar la plena coherencia con los criterios pertinentes de la próxima Ley de Aceleración Industrial.

## Proyecto de Reglamento Delegado sobre las actualizaciones de la homologación de tipo de vehículo entero. Segundo paquete Euro 7 y lista de reglamentos alternativos de las Naciones Unidas

---

El proyecto de Reglamento modifica el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 sobre la homologación de tipo de los vehículos. Su finalidad es actualizar los requisitos a la evolución normativa del Reglamento Euro 7 para su aplicación, destacando las emisiones de los frenos y la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos. El plazo para colaborar es desde el 20 de marzo de 2026 hasta el 17 de abril de 2026.

## Propuesta de Reglamento: Ley de Aceleración de la Descarbonización Industrial e impulso de la descarbonización

---

La propuesta de Reglamento establece un marco de medidas para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos. Uno de los objetivos es que la industria manufacturera represente al menos el 20 % del PIB de la UE en 2035, reforzando la resiliencia económica y la autonomía estratégica, medida con la que lograr el objetivo de neutralidad climática. La propuesta de Reglamento aborda los principales problemas, entre los que se encuentran la vulnerabilidad de la cadena de su-

ministro en sectores y tecnologías estratégicos, la demanda limitada o ausencia de mercados líderes para los productos industriales europeos con bajas emisiones de carbono y la no implementación a gran escala de las tecnologías industriales. El plazo para enviar comentarios sobre la propuesta empezó el 11 de marzo de 2026 y finalizará el 4 de junio de 2026.

## NOTICIAS

---

La ONU anuncia una normativa global para facilitar la introducción segura de vehículos autónomos en las carreteras públicas de todo el mundo

La ONU ha presentado un proyecto de reglamento global basado en el Documento Marco sobre Vehículos Automatizados de 2022, para la introducción segura de vehículos autónomos en las vías públicas. El objetivo es satisfacer las necesidades de diversos mercados y fomentar la innovación garantizando la seguridad vial. Será presentado en el Foro Mundial de la UNECE para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP.29) para su aprobación en la sesión del 23 al 26 de junio de 2026.

La propuesta de la UNECE establece medidas de seguridad y una metodología armonizada para la validación de vehículos equipados con sistemas de conducción automatizada (ADS). Entre sus características se incluyen: un sistema de gestión de la seguridad (SMS), verificación de la credibilidad, justificación de seguridad, una supervisión e informes en servicio (ISMR) y un sistema de almacenamiento de datos para la conducción automatizada (DSSAD).

## Nueva normativa de la ONU para prevenir accidentes relacionados con la fatiga

---

La ONU con su nueva normativa busca abordar el problema de la fatiga, considerada como un factor de riesgo que provoca gran proporción de accidentes de tráfico mortales, mediante la introducción de un sistema de advertencia de somnolencia y atención del conductor (DDAW), el cual emitirá alertas si se detecta que el conductor está somnoliento. Se prevé que la nueva normativa entre en vigor a finales de 2026, tras lo cual se transpondrá a la legislación nacional de las Partes Contratantes que la hayan aprobado.

## Un nuevo reglamento de la ONU para controlar la contaminación vehicular

---

Debido al problema de la contaminación vehicular en el sector del transporte, el Foro Mundial de la UNECE ha decidido adoptar una nueva normativa para la armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP.29) con el objetivo de controlar la contaminación vehicular durante el ciclo de vida de los vehículos a través de dos herramientas: (i) el sistema de monitorización a bordo (OBM), que consiste en la supervisión continua del rendimiento de las emisiones; y (ii) el pasaporte ambiental del vehículo (EVP), un registro medioambiental con datos de homologación y de uso del vehículo.

Con entrada en vigor a finales de 2026, el reglamento busca garantizar que la contaminación vehicular se mantenga controlada durante todo el ciclo de vida de los vehículos y que los propietarios dispongan de información medioambiental clave.

## Conclusiones del Consejo sobre la Agenda del Consumidor 2030

---

El Consejo ha adoptado unas Conclusiones que proporcionan orientación a la Comisión para la aplicación en el próximo quinquenio de la Agenda del Consumidor 2030. Las Conclusiones piden que se aumente la protección de los consumidores, promover el consumo sostenible, mejorar el cumplimiento normativo y fortalecer la cooperación entre los agentes implicados, teniendo en cuenta la situación geopolítica actual y los avances tecnológicos.

El Consejo entiende que hay una necesidad de abordar los retos emergentes, como las interfaces engañosas y los riesgos asociados a productos en línea. Asimismo, se pide que se promueva el consumo sostenible, sobre todo en relación con las ofertas circulares sostenibles, asequibles y de confianza, en particular las mercancías de segunda mano, reparadas, reacondicionadas y remanufacturadas. Igualmente se busca mejorar la aplicación y la cooperación entre los Estados miembros, subrayando la necesidad de una aplicación más eficaz de la legislación en materia de protección de los consumidores, en particular en lo que respecta a infracciones generalizadas dentro de la UE y en el comercio electrónico.

Finalmente, las Conclusiones recuerdan que las nuevas iniciativas deben perseguir la simplificación y reducción de la carga administrativa, en particular para las pymes, sin menoscabo de un alto nivel de protección de los consumidores.

CEOE: «Generar estabilidad regulatoria y facilitar la colaboración público-privada: unidad de mercado» en el ámbito de la movilidad sostenible

---

El Consejo de Movilidad Sostenible de la CEOE ha publicado un documento en el que identifica once ámbitos de fragmentación normativa que, a su juicio, alteran la unidad de mercado en materia de movilidad sostenible en España, y propone recomendaciones para avanzar hacia un marco regulatorio armonizado.

Entre los problemas identificados destacan la fragmentación en los sistemas de etiquetado ambiental, lo que dificulta la movilidad transfronteriza; los criterios dispares de acceso a Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) entre municipios, creando lo que se conoce como «efecto frontera»; y la falta de plataformas digitales unificadas para la gestión de permisos y autorizaciones, lo que aumenta los costes y tiempos de gestión administrativa para empresas, especialmente pymes.

También se subraya que algunas comunidades aplican fiscalidades específicas, como el impuesto catalán sobre el CO<sub>2</sub> y las deducciones en el Impuesto de Sociedades por compra de vehículo eléctrico en Navarra o el País Vasco. Se dedica también especial atención a las limitaciones de entrada de vehículos en las Islas Baleares o a las cuotas de vehículos eléctricos obligatorias solo para empresas no locales, que afectan de forma desigual a los operadores según su localización.

Asimismo, se hace referencia a la disparidad de criterios para la aplicación de programas de ayuda a la compra de vehículos electrificados como MOVES III, que dificulta el conocimiento de las diferencias de criterios y la coordinación del fabricante para hacer su labor comercial a nivel nacional, o a la disparidad de criterios en la inclusión del renting en los programas de ayudas a la movilidad. Por otro lado, el documento destaca la falta de un criterio único en el despliegue de la infraestructura de recarga

eléctrica, lo que provoca una dilatación innecesaria de plazos para el despliegue de puntos de recarga, incertidumbre, instalación de puntos de recarga más compleja dependiendo del territorio y pérdidas económicas para los operadores.

La CEOE propone una regulación más coordinada, para conseguir una «movilidad verdaderamente sostenible» y «asegurar que las soluciones sostenibles puedan implementarse de manera efectiva», impulsando la descarbonización y fortaleciendo la competitividad industrial.

Como recomendaciones, la CEOE solicita la creación de comisiones permanentes de coordinación entre Administraciones, la armonización del etiquetado ambiental, la coordinación de criterios de acceso a las ZBE, la cohesión fiscal, la revisión de las restricciones en Baleares, la unificación del programa MOVES III, la inclusión del renting en los programas de ayudas y una ventanilla única para permisos de infraestructura de recarga.

El Consejo Europeo celebró un debate sobre la modificación del Reglamento relativo a las normas de emisión de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas

---

El Consejo de Medio Ambiente celebró un debate el 17 de marzo de 2026 en relación con la modificación del Reglamento sobre las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas. Se propone modificar el Reglamento (UE) 2019/631 sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas teniendo en cuenta la evolución tecnológica y del mercado, a la vez que se busca la neutralidad climática, dar más flexibilidad a los fabricantes sin dejar de lado los objetivos climáticos de la UE, mejorar la neutralidad tec-



nológica de las normas de emisiones de CO<sub>2</sub>, y mantener la contribución de las normas de CO<sub>2</sub> a los objetivos climáticos establecidos en la Ley del Clima de la UE.

La CNMC analiza la futura Ley de Consumo Sostenible y propone mejoras para reforzar la competencia

---

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha analizado a través un informe el Anteproyecto de Ley de Consumo Sostenible, que busca fortalecer la transparencia en las prácticas comerciales, garantizar la veracidad de las afirmaciones medioambienta-

les y el derecho de las personas consumidoras a reparar los bienes, facilitando la toma de decisiones de forma informada y responsable.

La CNMC señala que se debe respetar la libertad de empresa y los principios de buena regulación, especialmente los de necesidad y proporcionalidad. Asimismo, recomienda, entre otras cuestiones, especificar el concepto de afirmación medioambiental, determinar nuevas obligaciones informativas sobre la reducción del contenido de los productos para evitar incertidumbres a la hora de aplicarlas, y propone la reconsideración de la prohibición general de la publicidad de combustibles fósiles, evaluando otras alternativas como pueden ser las campañas de concienciación.



---

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

**Ainara Rentería Tazo**

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

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

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2026. Todos los derechos reservados.