

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		
• Unión Europea	5		
— Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión (UE) 2015/1814	5	— Aprobación definitiva de la Ordenanza de los espacios de experimentación de Barcelona	9
— Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo	5	— Resolución de 17 de abril de 2026, de la Dirección General de Fomento de la Innovación	9
— Reglamentos n.º 13 y n.º 13-H de las Naciones Unidas	6	— Resolución de 12 de mayo de 2026, de la Secretaría de Estado de Energía ..	10
— Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo	6	— Acuerdo GOV/142/2026	10
— Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas	7	— Real Decreto 518/2026, de 24 de junio	10
— Reglamento n.º 94 de las Naciones Unidas	7	— Orden PJC/654/2026, de 29 de junio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de junio de 2026	11
— Reglamento n.º 83 de las Naciones Unidas	7	• Planes de movilidad sostenible	11
— Reglamento Delegado (UE) 2026/699 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo	8	— Ordenanza movilidad sostenible de Madrid por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018	11
— Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas	8	— Plan de Movilidad Urbana Metropolitana 2025-2030 para el Área Metropolitana de Barcelona	11
• España	8		
— Acuerdo GOV/74/2026 de la Generalitat de Catalunya	8		
		Jurisprudencia	13
		• España	13
		— Sentencia n.º 126/2026, de 2 de marzo, de la Audiencia Provincial de Madrid	13

— Sentencia n.º 130/2026, de 9 de marzo, de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Barcelona	13	para el cálculo de la puntuación medioambiental de los vehículos	18
Consulta e información pública	15	— Consulta pública previa del Anteproyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico	18
• Unión Europea	15	— Información pública del proyecto de real decreto sobre las pilas y baterías y la gestión de sus residuos	19
— Consulta Pública sobre el proyecto de Reglamento de ejecución sobre el consumo de combustible en condiciones reales y masa total de los vehículos pesados	15	— Anteproyecto de Ley por el que se transpone la Directiva (UE) 2025/2647 del Parlamento Europeo y del Consejo	19
— Normas europeas revisadas de información sobre sostenibilidad	15	• Noticias	19
— Emisiones de partículas de los frenos y durabilidad de las baterías integradas de los vehículos M1 y N1	16	— Transportes facilita la elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo con una reflexión de claves y pautas	19
— Proyecto de Real Decreto por el que se regula el etiquetado accesible de productos de consumo	16	— La CEPE y sus socios impulsan la conectividad del transporte entre Europa y Asia	20
• España	16	— Consejo Europeo: Exceso de capacidad en el sector siderúrgico ..	20
— Ley de movilidad sostenible. Consultas públicas	16	— El Consejo da luz verde a normas para un sector automovilístico más circular	20
— Proyecto de modificación del RD 244/2016 para transponer la Directiva (UE) 2026/706	18	— Consejo de Medio Ambiente: debate sobre los avances en la modificación del reglamento relativo a las normas de emisiones de CO ₂ para coches y furgonetas	20
— Navarra. Proyecto de Decreto Foral por el que se aprueba el reglamento de los planes de movilidad sostenible y planes de transporte sostenible de las empresas e instituciones	18		
— Proyecto de Real Decreto por el que se establece la metodología			



LEGISLACIÓN

UNIÓN EUROPEA

Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión (UE) 2015/1814 en lo referente al cese de la invalidación de derechos de emisión en la reserva de estabilidad del mercado

El 1 de abril de 2026 ha sido publicada la propuesta de la UE que modifica la Decisión (UE) 2015/1814 sobre el funcionamiento de la reserva de estabilidad del mercado dentro del régimen europeo de comercio de derechos de emisión. Esta reserva fue creada para mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda de derechos de emisión y evitar desequilibrios en el mercado del carbono. Desde 2023, la normativa preveía la invalidación automática de derechos de emisión que excedieran cierto umbral, con el objetivo de reducir el excedente acumulado. La Comisión considera que ese objetivo ya se ha cumplido, por lo que propone poner

fin a la invalidación de derechos de emisión en la reserva de estabilidad del mercado, buscando crear un «colchón de liquidez» que permita gestionar futuras tensiones del mercado a partir de mediados de la década de 2030 y, al mismo tiempo, contribuir a los objetivos de reducción de emisiones para 2030 y de neutralidad climática para 2050.

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo sobre la propuesta de Reglamento relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil

La propuesta de Reglamento de la UE de 9 de abril de 2026 trata los requisitos de circularidad en el diseño de los vehículos y su gestión al final de su vida útil, siguiendo la estrategia del Pacto Verde Europeo. Su objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. En cuanto a su ámbito de

aplicación, sería aplicable a turismos y vehículos comerciales ligeros, aunque se extiende a otros vehículos (como los de categoría L), con algunas exclusiones, como vehículos militares o históricos. Dicha propuesta ha sido enmendada por el Parlamento Europeo, enmiendas que se centran en aspectos tales como el diseño de los vehículos, el uso de materiales reciclados, la responsabilidad de los fabricantes, el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil o la exportación de vehículos usados.

Reglamentos n.º 13 y n.º 13-H de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías M, N y O y de los turismos con relación al frenado

El pasado 13 de abril de 2026 fueron publicados los Reglamentos n.º 13 y n.º 13-H de las Naciones Unidas, que establecen disposiciones uniformes para la homologación de vehículos de las categorías M, N y O y de los turismos en lo relativo al frenado. El Reglamento n.º 13 se aplica a vehículos de las categorías M, N y O, excluyendo, entre otros, los vehículos cuya velocidad por construcción no supere los 25 km/h, y regula los requisitos técnicos, ensayos, procedimientos de homologación, control de producción y conformidad, con el fin de garantizar la seguridad en el frenado. Por su parte, el Reglamento n.º 13-H establece disposiciones uniformes para la homologación de turismos de las categorías M1 y N1 en lo relativo al frenado, excluyendo también los vehículos en los que su velocidad por construcción no supere los 25 km/h o aquellos adaptados para conductores con discapacidad. Su objetivo es garantizar que todos los vehículos homologados dispongan de sistemas de frenado que permitan detener el

vehículo de forma segura, rápida y eficaz, contribuyendo así a la seguridad.

Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

El informe de 21 de abril de 2026 presenta los avances en la aplicación de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. También introduce nuevos requisitos en materia de seguridad de los Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) cooperativos, como la cooperación obligatoria, indicadores comunes y disponibilidad de datos y servicios.

Se han introducido cambios en las especificaciones adoptadas en la aplicación de la Directiva STI, tales como: a) el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión; b) el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión; c) datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, sin coste económico; y d) el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall). El programa de trabajo 2024-2028 fija el alcance y el calendario de las actividades que la

Comisión tiene previsto llevar a cabo para seguir aplicando la Directiva 2010/40/UE y prevé actividades como la adopción de medidas, la creación de informes, la revisión de la Directiva y el desarrollo de nuevas iniciativas y trabajos preparatorios en distintos ámbitos.

El informe señala que se han realizado avances significativos en la aplicación de la Directiva, pero también que será necesario un esfuerzo continuado para aplicar los nuevos requisitos, especialmente en relación con la integración y utilización de servicios, así como en la cooperación entre los Estados miembros.

Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y las plazas de asiento *i-Size*

El Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas fue publicado el 24 de abril de 2026 y regula la homologación de los vehículos en relación con los sistemas de anclaje para sistemas de retención infantil (concretamente los anclajes ISOFIX, los anclajes superiores e inferiores ISOFIX y las plazas de asiento *i-Size*). Se aplica principalmente a los vehículos de la categoría M1 en lo relativo a anclajes ISOFIX, y también a vehículos de cualquier categoría si incorporan plazas *i-Size* previstas por el fabricante, asegurando que los sistemas de sujeción de sillas infantiles sean compatibles, resistentes y correctamente instalados, mediante requisitos técnicos, ensayos y procedimientos de homologación y control de producción.

Reglamento n.º 94 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes sobre la homologación de los vehículos en lo relativo a la protección de sus ocupantes en caso de colisión frontal

El Reglamento n.º 94 de las Naciones Unidas, publicado en el *DOUE* el 22 de mayo de 2026, establece las prescripciones para homologar vehículos en lo que se refiere a la protección de sus ocupantes en colisiones frontales. Se aplica a turismos y vehículos comerciales ligeros (categorías M1 y N1) con límites de peso. El reglamento define conceptos como sistema de protección, habitáculo, *airbag* o alta tensión y establece el procedimiento de homologación que debe solicitar el fabricante aportando información detallada del vehículo, debiendo el modelo superar ensayos específicos y llevar una marca de homologación internacional.

Reglamento n.º 83 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible

Publicado en el *DOUE* el 29 de mayo de 2026, el Reglamento n.º 83 de las Naciones Unidas regula la homologación de vehículos en relación con las emisiones contaminantes del motor con el objetivo de reducir el impacto ambiental del tráfico. Se aplica principalmente a ligeros (categorías M1 y N1) y establece requisitos para las emisiones de escape y para otros contaminantes, incluyendo emisiones de evaporación, del cárter o incluso de los frenos.

Reglamento Delegado (UE) 2026/699 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al acceso normalizado a la información del sistema de diagnóstico a bordo y a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, así como a los requisitos y procedimientos de acceso seguro a la información del sistema de diagnóstico a bordo

El 3 de junio de 2026 se publicó en el *DOUE* el Reglamento Delegado (UE) 2026/699 que modifica el Reglamento (UE) 2018/858 para actualizar las normas sobre el acceso a la información de Diagnóstico a Bordo (DAB) y el acceso a la información de reparación y mantenimiento de los vehículos. Su objetivo es garantizar que los agentes independientes sigan disponiendo de un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a esta información, a la vez que se protege a los vehículos frente a posibles ciberataques. Así, en función del acceso solicitado, los fabricantes podrán exigir la autenticación de la herramienta de diagnóstico y del agente independiente, garantizar la trazabilidad del acceso y, en casos específicos, requerir conexión con el servidor del fabricante. Entre las principales novedades, se actualiza el catálogo de información que deben facilitar los fabricantes.

Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros por lo que se refiere a las emisiones de referencia, las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de combustible

o la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica (WLTP)

El 26 de junio de 2026 fue publicado el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, que establece las normas de homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros en lo que respecta a las emisiones de referencia, las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica, de conformidad con el procedimiento de ensayo WLTP (*Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure*). Su objetivo es establecer los criterios de evaluación y homologación de vehículos de combustión, híbridos, eléctricos y de pila de combustible, para controlar sus emisiones.

ESPAÑA

Acuerdo GOV/74/2026 de la Generalitat de Catalunya por el que se aprueba el Programa de Actuaciones de la Bicicleta 2026-2030

El Acuerdo publicado el 2 de abril de 2026 aprueba el Programa de Actuaciones de la Bicicleta 2026-2030 en el marco de la Estrategia Catalana de la Bicicleta con el objetivo de fomentar una movilidad más sostenible, descarbonizada y saludable. El programa incluye medidas como la construcción de vías ciclistas para movilidad cotidiana, el desarrollo de rutas cicloturísticas, la mejora de la promoción de la bicicleta en el transporte público mediante aparcamientos seguros y otras acciones de promoción, todo ello para mejorar la calidad de

vida sin comprometer los recursos de las generaciones futuras.

Aprobación definitiva de la Ordenanza de los espacios de experimentación de Barcelona

El pasado 14 de abril de 2026 fue publicada la Ordenanza de los espacios de experimentación de Barcelona, aprobada por el Pleno del Consejo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona.

Aplicable a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que lleven a cabo o colaboren en proyectos en el marco de los espacios de experimentación de Barcelona y que afecten a los bienes y competencias municipales, como pueden ser empresas privadas o *start-ups*, con ella se definen los espacios de experimentación como entornos claramente delimitados en los que es posible llevar a cabo proyectos y ensayos de soluciones innovadoras, desarrollados en condiciones reales y bajo control. Esta Ordenanza crea un marco jurídico para que el Ayuntamiento de Barcelona asegure y supervise los ensayos de la ciudad. Entre sus objetivos está la innovación, la participación del Ayuntamiento como agente proactivo y el régimen jurídico, regulando quién puede participar, a qué iniciativas es aplicable, los principios rectores por los que se rigen los espacios de experimentación como el principio de innovación responsable, cómo se accede a los espacios de experimentación, así como la manera de controlar los ensayos. Asimismo, la Ordenanza prevé que el convenio regulador de cada proyecto pueda exigir la constitución de seguros de responsabilidad como garantía frente a eventuales daños o incumplimientos, atribuyendo a su vez

la responsabilidad exclusivamente a la entidad promotora por los daños y perjuicios derivados de la ejecución del proyecto. Los proyectos de innovación susceptibles de acceder al espacio de experimentación podrán versar sobre materias como movilidad y transporte, medio ambiente y sostenibilidad, transformación digital o modernización del sector público, entre otras.

Resolución de 17 de abril de 2026, de la Dirección General de Fomento de la Innovación, por la que se somete a información pública el proyecto de Plan de Acción Andalucía Región Inteligente 2026-2030 (ARI2030)

La Resolución de 17 de abril de 2026 de la Junta de Andalucía somete a información pública el proyecto del Plan de Acción Andalucía Región Inteligente 2026-2030 (ARI2030), elaborado por la Dirección General de Fomento de la Innovación, para recabar aportaciones de la ciudadanía durante un plazo de quince días hábiles desde su publicación. El Plan ARI2030 constituye la estrategia de la Junta de Andalucía para impulsar una «región inteligente» mediante la digitalización y el uso de datos, con el fin de mejorar los servicios públicos y la calidad de vida de la ciudadanía. El plan se articula en tres grandes líneas de actuación: la dotación de recursos para proyectos, el gobierno del dato y el desarrollo de un ecosistema inteligente. Asimismo, incorpora medidas concretas, financiación y un sistema de gobernanza basado en el seguimiento mediante indicadores, con el objetivo de garantizar su aplicación efectiva hasta 2030, incluyendo entre sus prioridades la movilidad inteligente y sostenible.

Resolución de 12 de mayo de 2026, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se determinan los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos

La Resolución de 12 de mayo de 2026 del Ministerio para la Transición Ecológica, que entró en vigor el 21 de mayo de 2026, fija el valor medio nacional de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la electricidad utilizada por motocicletas y vehículos eléctricos. A través de esta Resolución se aprueba un valor medio de 80 Gco2eq/MJ, que deberán usar los sujetos obligados al informar sobre emisiones de gases efecto invernadero.

Acuerdo GOV/142/2026 por el que se aprueba el Plan para el impulso, la creación y el despliegue de espacios controlados de pruebas de la Generalitat de Catalunya

Mediante este Acuerdo de 16 de junio de 2026, y con el objetivo de fomentar la innovación, la actividad económica y la competitividad, se aprueba el plan para impulsar la creación y desarrollo de espacios controlados de pruebas (*sandbox*), entornos supervisados que permiten experimentar temporalmente con nuevas tecnologías, productos, servicios o procesos innovadores en condiciones reales y con garantías de seguridad. El Plan atribuye a la entidad promotora la responsabilidad integral de la gestión y seguimiento de cada espacio controlado de pruebas, así como la interlocución con las entidades participantes y con los terceros poten-

cialmente afectados. Asimismo, exige justificar la existencia de un obstáculo, incertidumbre o necesidad de adecuación normativa, definir el ámbito de actuación del proyecto y establecer mecanismos de seguimiento, indicadores, obligaciones de información periódica y sistemas de evaluación de resultados, aspectos que deben articularse principalmente a través del convenio de creación de cada espacio controlado de pruebas.

Real Decreto 518/2026, de 24 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía

El Real Decreto 518/2026, de 24 de junio, modifica el Reglamento General de Circulación para reforzar la protección de los usuarios vulnerables de la vía y adecuar la regulación del tráfico al ámbito urbano. Entre los principales cambios, respecto del aumento del nivel de seguridad de las personas usuarias de las vías, y en línea con la Estrategia de Seguridad Vial 2030 y el Marco de política de la UE en materia de seguridad vial 2021-2030, se encuentran la obligatoriedad del casco para usuarios de vehículos de movilidad personal, guantes y calzado cerrado para motociclistas y ciclomotoristas, nuevas medidas de protección para ciclistas en adelantamientos, entre otras. En cuanto a movilidad urbana, se regula la circulación de peatones en ciudad, la regulación del estacionamiento de autocaravanas y la incorporación de normas sobre bicicletas, zonas peatonales, vehículos de movilidad personal, áreas de prioridad residencial y caminos escolares. Entrará en vigor el 1 de octubre de 2026.

Orden PJC/654/2026, de 29 de junio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de junio de 2026, por el que se aprueba la segunda prórroga del Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo para el sector de la fabricación de vehículos de motor

La Orden PJC/654/2026, de 29 de junio, publica el acuerdo por el que se aprueba la segunda prórroga del Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo para el sector de la fabricación de vehículos de motor, manteniendo su vigencia del 1 de julio al 31 de diciembre de 2026. Las empresas que cumplan determinados requisitos podrán solicitar la aplicación de medidas de reducción temporal de jornada y suspensiones temporales de contratos. Además, las empresas que apliquen el Mecanismo deberán comprometerse a no realizar despidos relacionados con estas medidas durante los dos años posteriores a su finalización y deberán presentar planes de formación y recualificación para sus trabajadores.

PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Ordenanza movilidad sostenible de Madrid por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del Servicio de Estacionamiento Regulado

El pasado 6 de abril el Ayuntamiento de Madrid ha publicado la Ordenanza 2/2026, de 24 de marzo, que modifica la Ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018, para reforzar la protección de la salud pública y la calidad del aire mediante la consolidación del régimen de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), así como actualizar el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER). La nueva Ordenanza mantiene y refuerza las restricciones de acceso y circulación de los vehículos más contaminantes, restablece y actualiza la regulación de las ZBEDEP de Distrito Centro y Plaza Elíptica, adaptando a su vez el régimen de restricciones a la circulación de vehículos según su clasificación ambiental y otorgando un régimen de especial protección en las zonas de la ciudad con mayores niveles de contaminación.

Asimismo, la Ordenanza amplía y flexibiliza la regulación del SER, permitiendo la extensión de horarios y ámbitos territoriales en zonas con elevada presión de estacionamiento, incorporando además criterios ambientales mediante sistemas de tarificación vinculados a los niveles de contaminación y reforzando la prioridad de estacionamiento para residentes. La reforma también introduce medidas de simplificación administrativa, mejora la protección de las personas con movilidad reducida, garantizando su derecho a circular por todas las zonas de bajas emisiones de la ciudad, impulsa la digitalización de los sistemas de control de accesos y estacionamiento, y adapta la normativa municipal a la legislación estatal y europea más reciente en materia de movilidad sostenible, calidad del aire y cambio climático.

Plan de Movilidad Urbana Metropolitana 2025-2030 para el Área Metropolitana de Barcelona



La propuesta del Plan de Movilidad Urbana Metropolitana 2025-2030 de Barcelona, aprobada el 28 de abril de 2026 por el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, establece objetivos como reducir las emisiones, los accidentes y la contaminación, fomentar el uso del transporte público y la movilidad activa. El plan se articula en 58 medidas organizadas en 6 ejes (gobernanza, modelo urbano, espacios y calles seguros y saludables, transporte público, digitalización y cambio de hábitos), busca minimizar los efectos negativos de la movilidad sobre la salud pública, reducir los impactos medioambientales y la contribución de la movilidad al cambio climático, mejorar la

eficiencia del sistema de transporte para garantizar el progreso económico y social y promover un sistema de movilidad metropolitana justo que garantice el acceso al transporte público y fomentar la cohesión social. El expediente se someterá a consulta pública durante 45 días para que los particulares y organizaciones puedan presentar observaciones y sugerencias. Además, se solicita informe a los 36 municipios metropolitanos, la Dirección General de Políticas Medioambientales y Medio Ambiente Natural del Departamento de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica de la Generalitat de Cataluña y a la Autoridad Metropolitana de Transporte.



JURISPRUDENCIA

ESPAÑA

Sentencia n.º 126/2026, de 2 de marzo, de la Audiencia Provincial de Madrid

La Audiencia Provincial de Madrid resuelve un recurso de apelación de un asunto por reclamación de cantidad entre dos empresas en relación con el contrato de suministro de piezas de automóvil.

La entidad actora solicitó a la parte demandada el suministro de distintas piezas de recambio para un vehículo marca Mercedes propiedad de la parte actora; las piezas suministradas no servían para el modelo de vehículo marca Mercedes, percatándose de ello durante el montaje. La Audiencia confirma que las piezas entregadas no coincidían con lo solicitado ni servían para su finalidad, y por lo tanto la responsabilidad recae en el vendedor, que debía verificar la compatibilidad del producto. Se trata de un

caso de *aliud pro alio* (entrega de cosa distinta a la pactada en el contrato), lo que constituye un incumplimiento esencial del contrato, y no de un vicio oculto, descartando el argumento de caducidad del Código de Comercio del artículo 336. Finalmente, la Audiencia desestima el recurso de apelación y confirma la condena al pago de la cantidad reclamada, con imposición de costas a la parte apelante.

Sentencia n.º 130/2026, de 9 de marzo, de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Barcelona

La Audiencia Provincial de Barcelona resuelve un recurso de apelación interpuesto por la actora en relación con un contrato de prestación de servicios logísticos. Las partes firmaron en 2017 un contrato con una duración prevista de más de un año, incluyendo una cláusula que preveía una compensación por horas de ingeniería si el contrato terminaba antes. La parte demandada resolvió el contrato anticipadamente en 2018 y la demandante reclamó 56.662,50 euros por



horas de ingeniería invertidas en el proyecto. El juzgado de primera instancia desestimó la demanda, considerando que el contrato era provisional y que la cláusula no era penal, mientras que ahora la Audiencia Provincial de Barcelona

estima el recurso de apelación y revoca la sentencia, considerando que el contrato sí estaba vigente cuando se resolvió y que la parte actora acreditó las horas de ingeniería y los trabajos realizados.



CONSULTA E INFORMACIÓN PÚBLICA

UNIÓN EUROPEA

Consulta Pública sobre el proyecto de Reglamento de ejecución sobre el consumo de combustible en condiciones reales y masa total de los vehículos pesados

Se ha sometido a consulta pública el proyecto de Reglamento de ejecución sobre el consumo de combustible en condiciones reales y masa total de los vehículos pesados para que los interesados puedan presentar comentarios al respecto. Este proyecto responde al artículo 12, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1242, sobre las normas de comportamiento en materia de emisiones para vehículos pesados nuevos, que exige a la Comisión que establezca el procedimiento detallado para la recopilación de datos sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible o energía de los vehículos pesados en condiciones reales, así como sobre la masa total, mediante dispositivos de control del

consumo de combustible y de energía eléctrica a bordo. El plazo para enviar comentarios fue del 17 de abril al 15 de mayo de 2026.

Normas europeas revisadas de información sobre sostenibilidad

La iniciativa para la que la Comisión Europea abrió plazo para enviar comentarios entre el 6 de mayo de 2026 y el 3 de junio de 2026 es un proyecto de Reglamento Delegado de la Comisión Europea que modifica el Reglamento Delegado (UE) 2023/2772 sobre las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS). Su objetivo principal es simplificar obligaciones de información en materia de sostenibilidad que deben cumplir las empresas, teniendo en cuenta las modificaciones introducidas por el paquete de simplificación «Ómnibus I». Dicho paquete introduce una reducción sustancial de las obligaciones de información corporativa en materia de sostenibilidad, limitando el ámbito de aplicación de la CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) a empresas

de mayor dimensión, simplificando las ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*), suprimiendo la obligación de adoptar estándares sectoriales, manteniendo el aseguramiento limitado y evitando que las obligaciones de *reporting* se trasladen de forma desproporcionada a empresas más pequeñas de la cadena de valor.

Emisiones de partículas de los frenos y durabilidad de las baterías integradas de los vehículos M1 y N1: métodos, ensayos y requisitos administrativos para la homologación de tipo

La Comisión Europea abrió plazo para enviar comentarios entre el 27 de mayo y el 24 de junio de 2026 para el proyecto de Reglamento de Ejecución de la Comisión Europea destinado a desarrollar el Reglamento Euro 7, estableciendo normas, procedimientos y obligaciones administrativas para controlar las emisiones de partículas procedentes de los frenos de turismos y furgonetas de las categorías M1 y N1. Su objetivo principal es establecer los requisitos técnicos necesarios para la homologación de tipo de los sistemas de frenado en materia de emisiones, exigiendo que los fabricantes demuestren que los sistemas de frenos cumplen determinados requisitos y que se sometan a ensayos específicos.

Proyecto de Real Decreto por el que se regula el etiquetado accesible de productos de consumo

El Proyecto tiene como finalidad garantizar que las personas con discapacidad, especialmente las personas con discapacidad visual, puedan acceder de forma autónoma a la información

esencial de los bienes y productos de uso cotidiano. Para ello, obliga a los establecimientos comerciales de más de 1.000 m², y a petición del consumidor, a ofrecer etiquetas en braille con información básica sobre productos. Además, fomenta el uso de tecnologías accesibles, como códigos QR, y a su vez establece un régimen sancionador.

ESPAÑA

Ley de movilidad sostenible.
Consultas públicas

Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), Oficina Gestora del Espacio Controlado de Pruebas, Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), Foro Territorial de Movilidad Sostenible y Consejo Superior de Movilidad Sostenible

- [Consulta Pública sobre la Estrategia del Espacio de Datos Integrado de Movilidad \(EDIM\)](#)

Ha sido publicada la consulta pública sobre la elaboración de la Estrategia del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), impulsada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con el objetivo de crear una plataforma nacional de referencia para el intercambio de datos de movilidad de personas y mercancías, tal como se contempla en la reciente Ley de Movilidad Sostenible. El proyecto busca impulsar un ecosistema de movilidad más inteligente, interoperable y basado en el uso seguro de los datos. El plazo para presentar observa-

ciones estuvo abierto hasta el 27 de abril de 2026 para los interesados en contribuir con el diseño de la futura plataforma única de referencia en datos de movilidad en España.

- **Consulta pública sobre el Proyecto de Orden, por la que se regula la Oficina Gestora del Espacio Controlado de Pruebas, prevista en el Capítulo I del Título V de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible**

Asimismo, se ha abierto el periodo de consulta pública para regular la Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas (*sandbox*), dirigida a la innovación regulatoria en el ámbito del transporte y la movilidad y prevista en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible. El objetivo es establecer su funcionamiento, competencias y marco jurídico, necesario para ponerlo en marcha. El periodo de consulta pública fue desde el 16 de abril hasta el 3 de mayo de 2026.

- **Consulta pública sobre el Proyecto de Orden, por la que se crea la Comisión Técnica para la elaboración del anteproyecto de Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), prevista en el artículo 15.2 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible**

En relación con el proyecto de Orden ministerial para crear una Comisión Técnica encargada de elaborar el anteproyecto del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), previsto en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, estuvo abierto el periodo de consulta pública desde el 16 de abril hasta el 3 de mayo de 2026. El DOMOS será un marco para la planificación y gestión sostenible de la movilidad y el transporte, basado en la coo-

peración entre todas las administraciones públicas.

- **Audiencia e información pública sobre el proyecto de Real Decreto por el que se establece la composición y funciones del Foro Territorial de Movilidad Sostenible**

Entre el 25 de mayo y el 3 de junio de 2026 se dio el periodo de audiencia e información pública sobre el proyecto de Real Decreto para la composición y funciones del Foro Territorial de Movilidad Sostenible, máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, según la reciente Ley de Movilidad Sostenible. El Consejo se configura como cauce institucional de asesoramiento, consulta y debate, garantizando la participación de las administraciones públicas, organizaciones empresariales y sindicales, asociaciones de consumidores, universidades, centros de investigación y entidades del sector de la discapacidad.

- **Audiencia e información pública sobre el proyecto de Real Decreto por el que se regula el Consejo Superior de Movilidad Sostenible**

Por último, entre el 25 de mayo y el 3 de junio de 2026 también fue el periodo de audiencia e información pública sobre el proyecto de Real Decreto por el que se regula el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, instrumento de cooperación entre la Administración General del Estado, las comunidades y ciudades autónomas y las entidades locales en materia de transporte y movilidad creado por la reciente Ley de Movilidad Sostenible. Su finalidad es articular un marco de cooperación eficaz y coherente entre todas las administraciones competentes.

Proyecto de modificación del RD 244/2016 para transponer la Directiva (UE) 2026/706, que actualiza la Directiva 2014/32/UE sobre sistemas de medida en recarga de vehículos eléctricos, surtidores de gas y contadores de electricidad, gas y energía térmica

Fue abierto el periodo de consulta pública desde el 23 de abril de 2026 hasta el 14 de mayo de 2026 para el proyecto de modificación del Real Decreto 244/2016 para transponer la Directiva (UE) 2026/706, que actualiza la Directiva 2014/32/UE sobre sistemas de medida en recarga de vehículos eléctricos, surtidores de gas y contadores de electricidad, gas y energía térmica. Tiene como objetivo principal transponer dicha directiva al ordenamiento jurídico español, incorporando sus nuevos requisitos.

Asimismo, y durante el mismo periodo de consulta pública, fue publicado el proyecto de modificación de la Orden ICT/155/2020 para adaptarla a la modificación del RD 244/2016 que transpone la Directiva (UE) 2026/706 para aprobar una Orden que iguale los requisitos establecidos en la legislación nacional sobre 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 con los requisitos establecidos en la 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.

Navarra. Proyecto de Decreto Foral por el que se aprueba el reglamento de los planes de movilidad sostenible y planes de transporte sostenible de las empresas e instituciones

Entre los días 1 y 30 de abril de 2026 estuvo abierto el plazo para formular aportaciones al proyecto de Decreto Foral por el que se aprueba el reglamento que regula la elaboración, contenido, tramitación y seguimiento de los planes de movilidad sostenible y de los planes de transporte sostenible de empresas e instituciones en Navarra, en desarrollo de la Ley Foral 4/2022. Su finalidad es reducir las emisiones y fomentar una movilidad más sostenible mediante una planificación coordinada tanto en el ámbito público como en el privado.

Proyecto de Real Decreto por el que se establece la metodología para el cálculo de la puntuación medioambiental de los vehículos

Se abrió una consulta pública previa del 14 de mayo de 2026 hasta el 2 de junio de 2026, sobre un futuro Real Decreto que establecerá una metodología para calcular una puntuación medioambiental de los vehículos, basada en la huella de carbono de todo su ciclo de vida. La iniciativa busca contribuir a la descarbonización del parque de vehículos y de la economía de España, proteger la competitividad de la industria del automóvil y proteger a los consumidores, así como reducir emisiones indirectas asociadas a la fabricación de vehículos en terceros países.

Consulta pública previa del Anteproyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de circulación y registro de vehículos totalmente automatizados

El Anteproyecto pretende adaptar la normativa de tráfico a la llegada de los vehículos totalmente automatizados. La reforma busca aprovechar los beneficios que estos vehículos y los servicios que desarrollen aporten, proteger a la ciudadanía y la seguridad vial y dar la posibilidad a España de que se afiance como un lugar atractivo para el desarrollo de nuevas tecnologías y servicios. La consulta estuvo abierta desde el 8 hasta el 23 de junio de 2026.

Información pública del proyecto de real decreto sobre las pilas y baterías y la gestión de sus residuos

El proyecto de Real Decreto sobre pilas y baterías tiene como finalidad adaptar la normativa española al Reglamento (UE) 2023/1542, regulando el ciclo de vida de las pilas y baterías, desde su puesta en el mercado hasta la gestión de sus residuos. La norma busca una economía circular mediante medidas como la reutilización de pilas y baterías. Además, busca reducir el impacto ambiental de estos productos, fomentar la recuperación de materias primas y garantizar una gestión más eficiente y sostenible de sus residuos. El plazo para participar es desde el 30 de junio de 2026 hasta el 3 de septiembre de 2026.

Anteproyecto de Ley por el que se transpone la Directiva (UE) 2025/2647 del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 2013/11/UE, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo

El Anteproyecto de Ley tiene como objetivo transponer la Directiva (UE) 2025/2647 que

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, tras la supresión de la plataforma europea de resolución de litigios en línea, ya que se considera que el marco normativo vigente en materia de resolución alternativa de litigios de consumo presentaba deficiencias estructurales. La norma busca la protección de los consumidores en el entorno digital y permite la participación de los comerciantes en los procedimientos de resolución alternativa, respondiendo a la necesidad objetiva de modernizar el marco normativo español en materia de resolución alternativa de litigios de consumo. El plazo de participación en la consulta pública finalizó el 7 de julio de 2026.

NOTICIAS

Transportes facilita la elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo con una reflexión de claves y pautas

El Ministerio de Transportes presentó el 23 de abril de 2026 un informe del Observatorio del Transporte y la Logística en España con el fin de facilitar a las empresas la elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo. Conforme a la Ley de Movilidad Sostenible, estos planes deberán estar definidos antes del 31 de diciembre de 2026 por las empresas de más de 200 trabajadores o por aquellas que cuenten con más de 100 trabajadores por turno. Así, con el informe, se analiza la movilidad laboral, la cual se realiza de forma mayoritaria a través del vehículo privado, y se proponen medidas

para llevar a cabo en cada empresa, como el teletrabajo, la flexibilidad horaria y el transporte colectivo. Estos planes buscan reducir impactos medioambientales y mejorar la calidad de vida de los trabajadores.

La CEPE y sus socios impulsan la conectividad del transporte entre Europa y Asia

La Comisión Económica para Europa de la ONU (CEPE) y varios países están impulsando la conectividad del transporte entre Europa y Asia a través de corredores estratégicos como el transcaspiano y el Almaty-Teherán-Estambul, que han experimentado un importante crecimiento del tráfico de mercancías. Para mejorar la eficiencia del cruce de fronteras y fortalecer la resiliencia, la sostenibilidad y el desempeño ambiental de los corredores, se ha creado un Comité de Coordinación que promueve la armonización de procesos, el uso de herramientas digitales como eTIR y eCMR, y el desarrollo de un ecosistema interoperable.

Consejo Europeo: Exceso de capacidad en el sector siderúrgico

El Consejo ha adoptado un nuevo Reglamento para proteger su mercado siderúrgico frente a los efectos negativos del exceso de capacidad mundial de producción de acero. El Reglamento, cuya entrada en vigor fue el 1 de julio de 2026, sustituye al actual sistema de salvaguardias e introduce un sistema revisado de contingentes arancelarios (CR) orientado a reducir los efectos negativos en el comercio provocados por el exceso de capacidad estructural mundial. El objetivo es garantizar una competencia

justa, apoyar la industria siderúrgica europea y mantener la seguridad económica de la UE, teniendo en cuenta que la sobrecapacidad global podría alcanzar los 721 millones de toneladas en 2027.

El Consejo da luz verde a normas para un sector automovilístico más circular

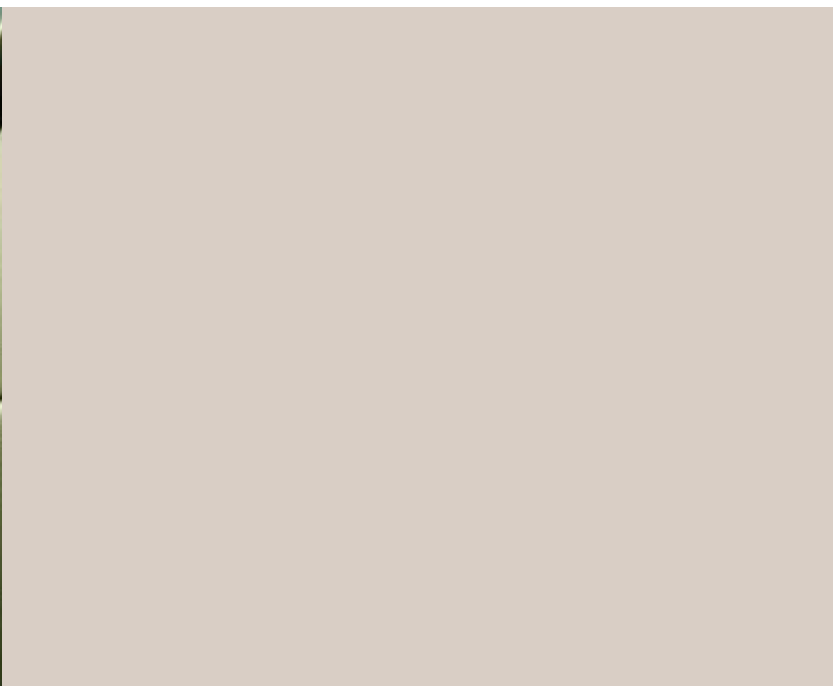
El Consejo de la Unión Europea ha aprobado el Reglamento relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE para impulsar un sector automovilístico más circular, estableciendo requisitos para la gestión de los vehículos durante todo su ciclo de vida. El Reglamento exige que una gran parte de los plásticos utilizados en la fabricación de vehículos nuevos deberá venir del reciclaje, se hace responsable a los fabricantes de la gestión de los vehículos al final de su vida útil; asimismo, se aplicará íntegramente a los turismos y furgonetas comerciales ligeras.

Consejo de Medio Ambiente: debate sobre los avances en la modificación del reglamento relativo a las normas de emisiones de CO₂ para coches y furgonetas

En el Consejo de Medio Ambiente de la UE, celebrado el 25 de junio de 2026, los ministros debatieron sobre la reforma de las normas de emisiones de CO₂ para automóviles y furgonetas, incluyendo objetivos de reducción

de emisiones y ayudas a la transición del sector automovilístico. La propuesta de revisión de las normas de emisiones de CO₂ para coches y furgonetas nuevos forma parte del paquete

automovilístico que incluye también una propuesta sobre vehículos corporativos limpios y pretende simplificar la legislación automovilística.



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.