

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.....	4	de pruebas para apoyar la innovación y un marco regulador preparado para el futuro.....	9
• Unión Europea	4	• España	9
— Dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 2 de julio de 2026	4	— Real Decreto 609/2026, de 22 de julio, por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (Programa Auto+)	9
— Reglamento (UE) 2026/1738 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de julio de 2026	4	— Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables	10
— Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1554 de la Comisión de 9 de julio de 2026	6	— Modificación de la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Alcobendas.....	10
— Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2025.....	6		
— Reglamento (UE) 2026/1791 de la Comisión de 23 de julio de 2026	6		
— Decisión de Ejecución (UE) 2026/1907, de 29 de julio de 2026	7		
— Reglamento n.º 100 de las Naciones Unidas.....	7		
— Reglamento Delegado (UE) 2026/1214 de la Comisión, de 9 de junio de 2026.	8		
— Reglamento Delegado (UE) 2026/1753 de la Comisión, de 13 de julio de 2026.	8		
— Propuesta de Recomendación del Consejo sobre principios comunes en materia de espacios controlados			
		Jurisprudencia	11
		• España	11
		— Sentencia n.º 483/2026, de 23 de julio, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Illes Balears.....	11
		Consulta e información pública	12
		• Unión Europea	12
		— Segundo Reglamento de Chips	12
		• Noticias	12
		— Hoja de ruta del vehículo industrial y autobús 2030	12



LEGISLACIÓN

UNIÓN EUROPEA

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 2 de julio de 2026, sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los reglamentos (CE) 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 y (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la simplificación de los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo de los vehículos de motor y se derogan la Directiva 70/157/CEE del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 540/2014

El Dictamen, publicado el 2 de julio de 2026 en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), analiza una propuesta de la Comisión Europea destinada a simplificar los requisitos técnicos y los procedimientos de homologación de

vehículos sin reducir los niveles de seguridad, salud y protección ambiental. Las principales recomendaciones del Comité Económico y Social Europeo (CESE) son reforzar las capacidades de producción europeas y el liderazgo tecnológico de la Unión Europea (UE), de acuerdo con los objetivos industriales, así como impulsar una simplificación y un ahorro de costes que no debiliten la protección de la salud y del medio ambiente ni la seguridad de los vehículos.

El CESE apoya la creación de la nueva subcategoría M1e para los vehículos eléctricos pequeños como medida de política industrial y pide que los vehículos comerciales ligeros (N1) reciban un enfoque regulador coherente, para que el paquete de medidas del sector no se fragmente. Por último, destaca el potencial de las baterías para almacenar electricidad renovable mediante la carga bidireccional.

Reglamento (UE) 2026/1738 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de julio de 2026, 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

El Reglamento, publicado el pasado 24 de julio y aplicable a partir del 1 de septiembre de 2028, establece una estrategia europea para impulsar la economía circular en el sector de la automoción, regulando tanto el diseño de los vehículos como su gestión al final de su vida útil. Busca reducir el impacto ambiental de la industria con el fin de lograr el objetivo de neutralidad climática en 2050.

La norma se aplicará a los vehículos de las categorías M1 y N1, así como a los de las categorías M2, M3, N2, N3 y O al final de su vida útil, y a los vehículos especiales durante su vida útil y al final de esta. Quedan excluidos, entre otros, los vehículos fabricados en series cortas, los de la categoría L, los vehículos de los servicios de protección civil, de los servicios de bomberos, de las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y de los servicios médicos de urgencia, así como los vehículos de interés histórico y cultural.

Entre las principales novedades en materia de diseño, cada vehículo de un tipo homologado a partir del 1 de septiembre de 2032 deberá ser reutilizable o reciclable en un mínimo del 85% en masa y reutilizable o valorizable en un mínimo del 95%. Desde esa misma fecha, el plástico de los nuevos tipos de vehículos deberá incorporar como mínimo un 15% de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo y un 25% a partir de 2036, estableciendo a su vez que al menos el 20% de ese objetivo deberá proceder de vehículos al final de su vida útil. La Comisión deberá fijar los porcentajes mínimos de acero y aluminio reciclados antes del 30 de septiembre de 2028. Asimismo, se prevé que, a partir del 1 de septiembre de 2032, cada

vehículo introducido en el mercado cuente con un pasaporte digital de circularidad.

Por otro lado, el Reglamento establece que, a partir del 1 de septiembre de 2029, los fabricantes deberán elaborar una estrategia de circularidad y actualizarla cada cinco años, y facilitar a los operadores de gestión de residuos, editores de información técnica y operadores de reparación y mantenimiento un acceso normalizado y no discriminatorio a la información necesaria para la retirada, sustitución, reparación y reutilización de determinadas piezas y componentes, incluidas las baterías. Además, desde esa misma fecha, los productores asumirán la responsabilidad ampliada del productor respecto de los vehículos que comercialicen por primera vez en un Estado miembro, incluida la financiación de su recogida y tratamiento.

Por último, en la fase final de la vida útil, la entrega del vehículo a una instalación de tratamiento autorizada o a un punto de recogida será gratuita para el último propietario, salvo que falten piezas esenciales. Así, se fijan objetivos de reutilización y valorización del 95% y de reutilización y reciclado del 85% a partir de 2030, mientras que a partir de 2032 se añade un objetivo de reciclado de plásticos del 30%. Además, se establecen criterios vinculantes para distinguir un vehículo usado de un vehículo al final de su vida útil. Desde el 1 de septiembre de 2031, solo podrán exportarse los vehículos usados que no sean vehículos al final de su vida útil y que sean aptos para circular en la fecha de presentación de la declaración de exportación, salvo que sean clasificados como vehículos de interés cultural.

En conjunto, la nueva regulación establece un marco que abarca todo el ciclo de vida del vehículo, desde su diseño y fabricación hasta su tratamiento final como residuo, con el objetivo

de favorecer la reutilización de componentes, incrementar el reciclado y reducir el consumo de materias primas.

Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1554 de la Comisión de 9 de julio de 2026 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a la recopilación y presentación a la Comisión de datos de movilidad urbana por nodo urbano en los ámbitos de la sostenibilidad, la seguridad y la accesibilidad

El Reglamento de Ejecución, que entró en vigor el 30 de julio de 2026, establece una cobertura geográfica para que los Estados miembros recopilen la información de sus nodos urbanos de la red transeuropea de transporte y determina los indicadores que deben recopilarse, como los datos sobre movilidad urbana, que los Estados miembros deberán presentar cada cuatro años. En su anexo se recogen la lista de indicadores de movilidad urbana y los métodos de recopilación de datos, diferenciando entre aspectos horizontales, de sostenibilidad, de seguridad y de accesibilidad. Asimismo, los Estados miembros deberán definir la cobertura geográfica de cada nodo urbano a través de las unidades administrativas locales.

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2025, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en

materia de emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el que se deroga la Directiva 1999/94/CE

El pasado 22 de julio de 2026 fue publicado en el DOUE el Dictamen del CESE sobre la Propuesta de Reglamento que analiza la revisión de las normas europeas sobre emisiones de CO₂ para turismos y vehículos comerciales ligeros. En su Dictamen, el CESE apoya el objetivo de descarbonización del transporte y la transición hacia los vehículos de cero emisiones, pero considera necesario adaptar la regulación para proteger la competitividad, el empleo y la innovación en Europa.

El CESE valora positivamente que se adopte un enfoque basado en la neutralidad tecnológica. Aunque reconoce que la electrificación debe seguir siendo el elemento principal para descarbonizar el transporte por carretera, considera que su alcance es limitado, porque los créditos por combustibles renovables sostenibles y por acero hipocarbónico fabricado en la UE solo pueden compensar hasta el 10% del objetivo. Asimismo, el Dictamen recoge la introducción de medidas de flexibilidad para el cumplimiento de los objetivos de emisiones de 2030.

Por último, se plantean varias enmiendas a la propuesta legislativa de la Comisión Europea, como adelantar de 2035 a 2030 el reconocimiento de créditos por combustibles renovables sostenibles y acero hipocarbónico, siempre que estén fabricados en la UE, y mejorar la metodología de cálculo de emisiones.

Reglamento (UE) 2026/1791 de la Comisión de 23 de julio de 2026 por el que se modifica y corrige el Reglamen-

to (UE) 2017/1151 en lo que se refiere a los procedimientos de homologación de tipo respecto de las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros en lo relativo a las fechas de finalización de los vehículos Euro 6 y a determinados requisitos técnicos específicos

El Reglamento, publicado el 24 de julio de 2026 en el DOUE, modifica y corrige el Reglamento (UE) 2017/1151 sobre los procedimientos de homologación de tipo relativos a las emisiones de turismos y vehículos comerciales ligeros. La norma actualiza la metodología del procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial, incorporando disposiciones específicas para los vehículos propulsados por hidrógeno y adaptando los métodos de medición de las emisiones de CO₂ con el fin de garantizar su armonización con los Reglamentos n.º 154 y n.º 168 de las Naciones Unidas. Además, corrige determinados errores técnicos y fija las fechas de matriculación aplicables a diversas categorías de vehículos Euro 6.

Decisión de Ejecución (UE) 2026/1907, de 29 de julio de 2026, por la que se especifican los valores de comportamiento de los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros correspondientes a 2024

Publicada en el DOUE el pasado 5 de agosto de 2026, la Decisión de Ejecución especifica, para cada fabricante o agrupación de fabricantes, los valores relativos a las emisiones medias específicas de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la

UE y el objetivo de emisiones específicas que debían cumplir, de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631.

En sus anexos I y II, la Decisión fija los valores de comportamiento de fabricantes y agrupaciones de fabricantes de turismos nuevos y de vehículos comerciales ligeros nuevos, respectivamente, en relación con el año civil 2024, incluyendo también a los fabricantes que matricularon menos de 1.000 vehículos, analizando el número total de matriculaciones, la masa de ensayo media, la masa media en orden de marcha, las reducciones de CO₂ resultantes de eco-innovaciones, las emisiones medias de CO₂, los objetivos de emisiones específicas, el margen de error y la distancia al objetivo.

Reglamento n.º 100 de las Naciones Unidas, que regula la homologación de vehículos en relación con los sistemas de propulsión eléctrica

El Reglamento, publicado en el DOUE el 17 de agosto de 2026, establece disposiciones uniformes para la homologación de vehículos en relación con los requisitos de seguridad de su grupo motopropulsor eléctrico. Su ámbito de aplicación comprende los vehículos de las categorías M, N y O, así como la seguridad de los sistemas de acumulación de energía eléctrica recargable (SAEER) y la instalación de un SAEER homologado en el vehículo.

El Reglamento recoge los requisitos de seguridad aplicables a los vehículos, especialmente en materia de protección contra choques eléctricos, protección contra el contacto directo e indirecto, resistencia de aislamiento y protección contra los efectos del agua. También

regula los requisitos relativos a la instalación del SAEER, las advertencias al conductor, la prevención del desplazamiento accidental o no intencionado del vehículo y la determinación de las emisiones de hidrógeno durante los procedimientos de carga. Además, establece una batería de ensayos del SAEER, entre ellos los de vibración, choque térmico, resistencia al fuego y propagación térmica, para garantizar la seguridad de los vehículos eléctricos.

Reglamento Delegado (UE) 2026/1214 de la Comisión, de 9 de junio de 2026, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2024/1257 en lo que respecta a las condiciones para el ensayo del cumplimiento de los límites de emisiones de partículas de los frenos

Publicado el 3 de septiembre de 2026, el Reglamento Delegado adoptado por la Comisión Europea ha modificado el Reglamento (UE) 2024/1257 en lo relativo a las condiciones para el ensayo del cumplimiento de los límites de emisiones de partículas de los frenos. El cambio principal consiste en sustituir, para los vehículos ligeros de las categorías M1 y N1 y los vehículos Euro 7ext, la referencia al Reglamento Técnico Mundial n.º 24 por el Reglamento n.º 179 de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros.

Entre otros avances, incorpora un entorno de ensayo más armonizado, el ensayo de frenos con filtros de reducción de emisiones y el cálculo de emisiones de los frenos para el vehículo entero. Permite, además, el ensayo de nuevas tecnologías, como los frenos equipados con filtros pasivos o activos de reducción de emi-

siones. La modificación entró en vigor el 23 de septiembre de 2026.

Reglamento Delegado (UE) 2026/1753 de la Comisión, de 13 de julio de 2026, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858, sobre la actualización de los requisitos de homologación relativos a baterías, emisiones y rendimiento de los vehículos eléctricos

El Reglamento, publicado el 24 de septiembre de 2026, modifica el Reglamento (UE) 2018/858 para tener en cuenta la evolución tecnológica y normativa en la homologación de tipo de los vehículos Euro 7. En particular, incorpora referencias relativas a la autonomía de los vehículos eléctricos en laboratorio y a la determinación de la potencia, así como a las mediciones y ensayos de las emisiones de partículas de los frenos y del rendimiento mínimo de las baterías integradas en los vehículos. Asimismo, se incorporan los requisitos técnicos de los dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía y del kilometraje de determinados vehículos pesados, así como los relativos a la determinación y registro de su carga útil o peso total.

Por otro lado, se establece que los requisitos relativos al ensayo a baja temperatura de la autonomía, la potencia del sistema de los vehículos eléctricos, la durabilidad de las baterías y las emisiones de partículas de los frenos se aplicarán a los vehículos de las categorías M1 y N1 y a los vehículos «Euro 7ext». Además, se actualiza la lista de Reglamentos de las Naciones Unidas reconocidos como equivalentes a efectos de la homologación de tipo UE y se establecen requisitos Euro 7 específicos para la homologación de vehículos especiales.

Propuesta de Recomendación del Consejo sobre principios comunes en materia de espacios controlados de pruebas para apoyar la innovación y un marco regulador preparado para el futuro

El pasado 9 de septiembre de 2026, la Comisión Europea presentó la propuesta de Recomendación del Consejo sobre principios comunes en materia de espacios controlados de pruebas. Entre los sectores en los que ya se usan estos espacios, el documento cita la movilidad: el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil los prevé para impulsar la comercialización de vehículos autónomos.

El objetivo de la propuesta de Recomendación del Consejo es contribuir a un entorno en el que la innovación y la regulación impulsen el crecimiento, la competitividad y la resiliencia en toda la UE, y señala que una interpretación común podría facilitar el desarrollo de soluciones innovadoras en todo el mercado interior y reducir los obstáculos normativos derivados de los enfoques nacionales divergentes en materia de experimentación.

Entre otras cuestiones, la propuesta recomienda a los Estados miembros definir con claridad las condiciones de la experimentación, tales como su duración, la evaluación de riesgos y las salvaguardias, y fijar las condiciones de participación, como los criterios de admisión, la responsabilidad por daños a terceros y la protección de la propiedad intelectual. Además, anima a crear espacios controlados de pruebas transfronterizos y prevé que las autoridades emitan, a petición del participante, un informe de salida que agilice la evaluación de la conformidad o la aprobación de la innovación en el mercado.

ESPAÑA

Real Decreto 609/2026, de 22 de julio, por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (Programa Auto+)

El Real Decreto, que entró en vigor el 24 de julio de 2026, regula el Programa Auto+, un sistema de ayudas que busca fomentar la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados en España. La norma surge en el contexto de los objetivos europeos y nacionales de descarbonización y electrificación del sector del transporte.

El programa, vigente hasta el 31 de diciembre de 2030, incentiva la compra en España de vehículos eléctricos y electrificados con etiqueta CERO y propone una estrategia basada en tres ejes: industrial, económico-social y medioambiental. Las ayudas se destinan, por un lado, a personas físicas que no desarrollen actividad económica, con un máximo de un vehículo por beneficiario, y, por otro, a personas físicas y jurídicas que realicen una actividad económica, con un máximo de diez vehículos por empresa y tres por persona física. Sus beneficiarios deberán mantener la titularidad del vehículo durante al menos dos años y cumplir varias obligaciones.

La ayuda se calcula con un sistema de puntuación atendiendo a distintos criterios, entre ellos el tipo de vehículo eléctrico, su precio y el origen de la fabricación del vehículo y de su batería.

El plazo de presentación de solicitudes finalizará el 31 de diciembre de 2026.

Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, por el que se modifican diversos reales decretos en la materia

El Real Decreto tiene como objetivo impulsar la descarbonización del transporte mediante el aumento del uso de combustibles renovables y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, incorporando las exigencias de la Directiva (UE) 2018/2001 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.

Se establecen objetivos obligatorios de descarbonización para los distintos modos de transporte, como el transporte por carretera, el ferroviario y el marítimo, así como subobjetivos de incorporación de combustibles renovables, biocarburantes avanzados, biogás, combustibles renovables de origen no biológico y bioalcoholes avanzados. Por otro lado, la norma desarrolla el mecanismo de créditos de electricidad renovable, regulando su creación, los sujetos participantes y los requisitos y condiciones para la emisión de estos créditos. También define los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, bio líquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables.

La norma entrará en vigor el 1 de enero de 2027, a excepción del capítulo I del título IV, relativo a las características de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero aplicables a los combustibles reno-

vables de origen no biológico, los combustibles hipocarbónicos y los combustibles de carbono reciclado, y del anexo I, referido al listado de materias primas admisibles para la producción de biogás para el transporte y biocarburantes avanzados, que entraron en vigor el 24 de julio de 2026.

Modificación de la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Alcobendas

Publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 31 de julio de 2026, la modificación de la Ordenanza de Movilidad de Alcobendas revisa y actualiza el texto vigente para adaptarlo a la normativa actual, incorporando cambios relacionados con la Zona de Bajas Emisiones, el uso del casco, el estacionamiento de motos, ciclos y vehículos de movilidad personal, la carga de vehículos eléctricos, las reservas de estacionamiento y las tarjetas para personas con movilidad reducida.

La Ordenanza establece la creación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones dentro del municipio de Alcobendas, aplicando restricciones de acceso, circulación y estacionamiento para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases. Asimismo, se regulan las condiciones de circulación y estacionamiento de bicicletas, vehículos de movilidad personal y otros vehículos, las reservas de estacionamiento para distintos usos, las condiciones para personas con movilidad reducida, así como el régimen sancionador y las infracciones relacionadas con la movilidad, el estacionamiento y el uso de los espacios públicos municipales.



JURISPRUDENCIA

ESPAÑA

Sentencia n.º 483/2026, de 23 de julio, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Illes Balears

La Audiencia Provincial de Illes Balears resuelve un recurso de apelación en un asunto relativo a un contrato de financiación de un vehículo en el que, en primera instancia, se había declarado nula la cláusula de vencimiento anticipado.

La Audiencia considera que esa cláusula reproduce el artículo 10.2 de la Ley 28/1998, de

Venta a Plazos de Bienes Muebles, por lo que queda fuera del control de abusividad, según el artículo 1.2 de la Directiva 93/13/CEE, al no constituir una regulación contractual autónoma, sino «*la mera traslación al contrato de una previsión normativa*». Este precepto ha sido interpretado en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 30 de abril de 2014 (asunto C-280/13, Barclays Bank), doctrina que ha sido acogida en la Sentencia del Tribunal Supremo de 7 de septiembre de 2015 (STS 3828/2015). Entiende la Audiencia que la doctrina sobre préstamos hipotecarios no se aplica a este régimen especial, por lo que estima el recurso y condena solidariamente a los prestatarios al abono de 9.937,64 euros, más los intereses pactados y las costas de la primera instancia.



CONSULTA E INFORMACIÓN PÚBLICA

UNIÓN EUROPEA

Segundo Reglamento de Chips

El Reglamento de Chips, en vigor desde septiembre de 2023, ha impulsado importantes inversiones y medidas de apoyo al sector europeo de los semiconductores. La revisión prevista para 2026 (el Segundo Reglamento de Chips) tiene como objetivo reforzar la soberanía tecnológica y la resiliencia de la UE, reduciendo su dependencia de terceros países en materia de chips avanzados. La iniciativa pretende abordar la insuficiente capacidad de fabricación de semiconductores de vanguardia, fortalecer la competitividad europea en chips convencionales y mejorar el conocimiento de las cadenas de suministro. Además, la evaluación de impacto analizará las distintas opciones regulatorias para fomentar la inversión, la innovación, la creación de empleo y el desarrollo de una sólida base industrial europea. La iniciativa ha sido sometida a información pública

con el fin de recabar observaciones de las partes interesadas sobre la revisión del Reglamento de Chips.

NOTICIAS

Hoja de ruta del vehículo industrial y autobús 2030

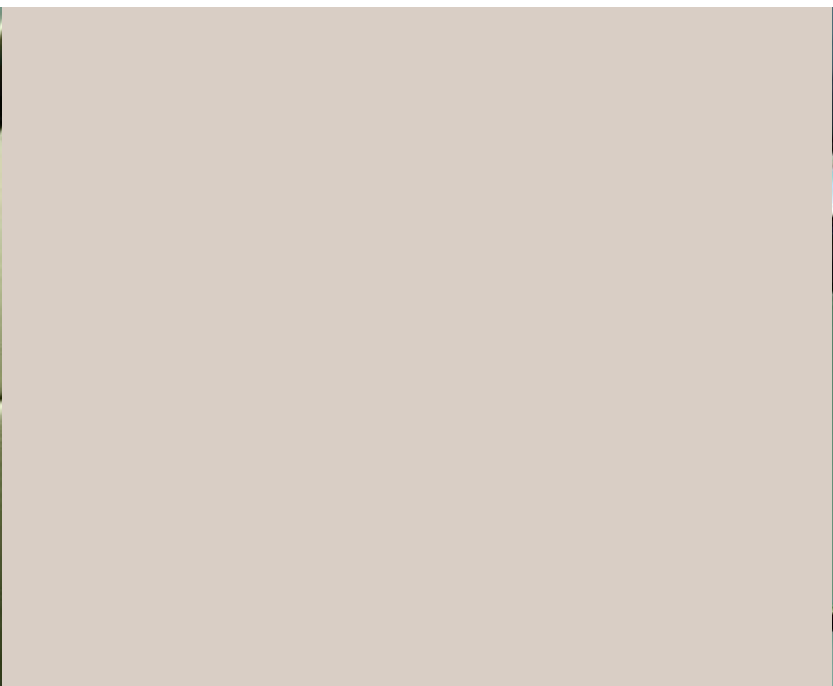
En septiembre de 2026, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) publicó la actualización de su Hoja de Ruta del Vehículo Industrial y Autobús 2030 como respuesta a la necesidad de reajustar la estrategia nacional en un escenario en el que los objetivos de descarbonización planteados por la UE han comenzado a disociarse de la realidad operativa y económica del mercado español.

Según la Hoja de Ruta, la transición solo será viable si se garantizan tres condiciones funda-



mentales: la disponibilidad de vehículos funcionales, asequibles, fiables y eficientes; la disponibilidad de infraestructuras de recarga y repostaje de acceso público en cantidad y calidad suficientes, y, por último, un marco político que facilite la transición. Por ello, la Hoja de Ruta amplía el Plan España Auto 2030

y propone seis líneas de actuación: el impulso del mercado, el desarrollo de infraestructuras de recarga de acceso público, la adaptación de la regulación europea, la conectividad y automatización, el apoyo a la industria fabricante y un modelo de movilidad coherente.



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.