

Bruselas, 15 de junio de 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

**Expediente interinstitucional:
2025/0420 (COD)**

**CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el que se deroga la Directiva 1999/94/CE - Informe de situación

I. INTRODUCCIÓN

1. El 16 de diciembre de 2025, la Comisión presentó una propuesta de modificación del Reglamento sobre normas de comportamiento en materia de CO₂ de turismos y furgonetas nuevos (denominada «propuesta sobre las normas de CO₂»)¹. La propuesta incluye también normas sobre el etiquetado de los vehículos.
2. La propuesta forma parte del paquete del sector del automóvil que también incluye una propuesta sobre vehículos de empresa limpios y propuestas de simplificación del legislación sobre automoción («paquete ómnibus del sector del automóvil»).

¹ 17010/25 + ADD1.

3. La propuesta tiene por objeto presentar un enfoque más flexible y neutro desde el punto de vista tecnológico, teniendo en cuenta la evolución tecnológica y del mercado, manteniendo al mismo tiempo el rumbo hacia la neutralidad climática —contribuyendo así a la seguridad e independencia energéticas al dejar atrás los combustibles fósiles en el transporte por carretera— y la previsibilidad para los fabricantes y los inversores en una transición justa hacia una movilidad sin emisiones.

En particular, reduce los objetivos de 2035 para turismos y furgonetas del 100 % al 90 % y el objetivo de 2030 para furgonetas del 50 % al 40 %. Además, introduce mayor flexibilidad para que los fabricantes cumplan sus objetivos específicos de reducción de emisiones: se propone una evaluación del cumplimiento plurianual para el período comprendido entre 2030 y 2032, supercréditos para coches eléctricos pequeños «fabricados en la UE» hasta 2034 y, a partir de 2035, créditos para el uso de combustibles renovables sostenibles y para el acero hipocarbónico fabricado en la UE. Estas dos últimas medidas de flexibilidad se deben usar para compensar las emisiones restantes a fin de garantizar la neutralidad climática de la propuesta. Impulsan la neutralidad tecnológica y tiene en cuenta la reducción de las emisiones más allá de las de los gases de escape.

4. El 17 de marzo de 2026, el Consejo (Medio Ambiente) mantuvo un debate de orientación sobre los principales elementos de la propuesta, en particular los objetivos de reducción de emisiones y las nuevas medidas de flexibilidad.
5. El Parlamento Europeo ha nombrado a Massimiliano SALINI (PPE, IT) ponente en nombre de la Comisión ENVI. Se espera que la votación en el Pleno tenga lugar en noviembre de 2026.
6. El Comité Económico y Social Europeo emitió su dictamen sobre la propuesta el 29 de abril de 2026. El Comité de las Regiones no ha emitido aún su dictamen sobre la propuesta.
7. A continuación, la Presidencia expone los avances logrados hasta ahora con respecto a la propuesta y ofrece un resumen general del estado de los trabajos en torno a las principales cuestiones pendientes.

II. ESTADO DE LOS TRABAJOS

Observaciones generales

8. El Grupo «Medio Ambiente» estudió la propuesta sobre las normas de CO₂ en varias reuniones, la última de ellas el 21 de mayo de 2026.

9. El debate de orientación en el Consejo de Medio Ambiente de marzo y el análisis detallado en el Grupo han permitido señalar cuáles son las principales cuestiones de la propuesta y conocer las posiciones generales de las delegaciones al respecto. No obstante, varias delegaciones mantienen reservas de estudio sobre el texto en su conjunto o sobre algunas de sus partes.
10. Además, dos de las disposiciones básicas de la propuesta (los supercréditos para coches eléctricos pequeños «fabricados en la UE» y los créditos para el carbono hipocarbónico «fabricado en la UE») están estrechamente interrelacionadas con el paquete ómnibus del sector del automóvil y la propuesta de Reglamento de Aceleración Industrial. La propuesta de Reglamento de Aceleración Industrial no se ha presentado hasta el 4 de marzo de 2026 y su estudio se encuentra todavía en una fase relativamente inicial. El 5 de junio de 2026, el Comité de Representantes Permanentes mantuvo un debate sobre las disposiciones interrelacionadas.
11. La Presidencia ha continuado trabajando en todos los elementos de la propuesta, pero en esta fase se ha centrado, concretamente, en alcanzar un acuerdo en particular sobre el etiquetado y las cuestiones más técnicas. Como resultado, el último texto transaccional de la Presidencia ha recabado un apoyo amplio, si bien quedan aún algunas cuestiones pendientes, principalmente en cuanto a los vehículos de segunda mano y a la inclusión de la etiqueta de eficiencia energética de los vehículos. Otras cuestiones pendientes están relacionadas con las principales cuestiones de la propuesta.
12. La Presidencia considera, en términos generales, que para seguir avanzando en la propuesta se deben abordar todas las principales cuestiones pendientes en el marco de un acuerdo transaccional general y equilibrado.

Principales cuestiones pendientes

13. Desde el inicio del estudio de la propuesta ha quedado claro que las principales cuestiones políticas giran en torno a los objetivos de reducción de emisiones para 2035 y 2030 y las nuevas medidas de flexibilidad. Con el sector automovilístico europeo enfrentándose a retos relacionados con los costes de producción, el exceso de capacidad y el incremento de la competencia mundial como telón de fondo, el debate se ha centrado en procurar el equilibrio adecuado entre, por un lado, mantener el rumbo hacia la neutralidad climática e impulsar la electrificación y, por el otro, proporcionar a los fabricantes más opciones y mayor flexibilidad para cumplir sus objetivos de reducción de emisiones, reforzando así la neutralidad tecnológica sin dejar de velar por la fortaleza y la competitividad de la industria automovilística de la UE. Una de las posturas del debate considera que la flexibilidad para los fabricantes y la neutralidad tecnológica son fundamentales para la competitividad de la industria, mientras que la otra considera que mantener el rumbo y el ritmo hacia la electrificación es el camino que debe seguirse para una competitividad preparada para el futuro.

En este contexto, varias delegaciones desean ampliar la definición de «vehículo de emisión cero» para incluir a los vehículos que utilicen exclusivamente combustibles «neutros en carbono». Estas delegaciones proponen además definir «neutro en carbono» de manera que abarque todos los tipos de combustibles renovables enumerados en la Directiva sobre Fuentes de Energía Renovables. Una delegación desea ampliar la definición de «combustibles renovables, incluidos los biocombustibles avanzados». Otras delegaciones se oponen a esto porque consideran que la definición debe seguir basándose en las emisiones de gases de escape. Una delegación planteó avanzar hacia un enfoque de la evaluación que tuviera en cuenta el ciclo de vida completo.

Asimismo, se han planteado consideraciones sobre las diferencias entre los Estados miembros, en particular en lo que respecta a la implantación de los vehículos eléctricos y las infraestructuras.

a) Objetivos de reducción de emisiones

Son varias las delegaciones que todavía no han expuesto su posición definitiva o concreta sobre los objetivos de reducción de emisiones propuestos. Aquellas que sí la han expuesto, divergen en gran medida.

14. Objetivo de 2030 para furgonetas

Algunas delegaciones han manifestado apoyo explícito por reducir el objetivo de 2030 para las furgonetas del 50 % al 40 %, pero muchas delegaciones mantienen reservas de fondo o siguen estudiando la propuesta. Varias delegaciones acogen favorablemente el sentido de la propuesta, pero piden reducir más los objetivos teniendo en cuenta los obstáculos estructurales para la implantación de las furgonetas electrónicas. Otras tienen reservas con respecto a la reducción del objetivo y cuestionan si es necesaria. Una delegación ha solicitado expresamente reducir el objetivo de 2030 también para los turismos.

Parece haber un consenso general con respecto a establecer una media de tres años para el cumplimiento del objetivo de 2030 (tanto para turismos como para furgonetas). Unas pocas delegaciones han formulado reservas con respecto al cálculo de la media y varias delegaciones aducen que se necesita mayor flexibilidad y desean ampliarla a cinco años; algunas lo desean también para el objetivo de 2035. Otras se oponen a una prórroga general de cinco años.

15. El objetivo de 2035 para turismos y furgonetas y la obligación de compensar las emisiones restantes

Algunas delegaciones han indicado apoyar el objetivo del 90 % en combinación con la obligación de compensar las emisiones restantes, mientras que otras delegaciones solicitan garantizar que las reducciones de emisiones se adecúan al Reglamento Europeo sobre el Clima.

Otras han declarado que pueden respaldar el 90 % con determinadas reservas, en particular que el 90 % sea incondicional o al menos se compense solo parcialmente o que las medidas de flexibilidad para que los fabricantes cumplan sus objetivos específicos incrementen y se amplíen para reflejar las realidades del mercado. Algunas delegaciones abogan por bajar más los objetivos de 2035 tanto para turismos como para furgonetas o solamente para furgonetas, y cuestionan la viabilidad de los objetivos propuestos.

Por el contrario, algunas delegaciones son críticas con la bajada de los objetivos de 2035. Hay delegaciones que desean mantener los objetivos actuales del 100 % y alegan consideraciones como sus objetivos en virtud del Reglamento de Reparto del Esfuerzo, la necesidad de enviar un mensaje claro en favor de la electrificación y la consonancia con los objetivos del Reglamento Europeo sobre el Clima. Algunos han indicado que sus reservas se deben a su escepticismo en torno a si el mecanismo de compensación con créditos puede generar las mismas reducciones de emisiones que los objetivos actuales.

b) Flexibilidad

16. Objetivo de 2030 para turismos - supercréditos para coches eléctricos pequeños «fabricados en la UE»

Parece que existe un amplio consenso en torno al concepto de los supercréditos para coches pequeños, pero varias delegaciones piden cambios en la propuesta concreta o mantienen reservas de estudio sobre algunos de sus elementos particulares. En especial, algunas delegaciones consideran que un enfoque neutro desde el punto de vista tecnológico debe permitir también supercréditos para coches pequeños que usen exclusivamente carburantes renovables o neutros en carbono. Algunos subrayan que la asequibilidad de estos coches pequeños es un elemento clave de su evaluación de la disposición.

No obstante, algunas delegaciones tienen reservas con el concepto, y unas pocas desean ampliarlo a los coches eléctricos de mayor tamaño. Además hay una delegación que rechaza la propuesta al completo.

La definición de «vehículo eléctrico pequeño» se propone en el paquete omnibus del sector del automóvil pero todavía no se ha alcanzado un acuerdo al respecto en el Consejo.

Más adelante figura más información sobre «fabricado en la UE».

17. Objetivos de 2035 para turismos y furgonetas - créditos de combustible y de acero hipocarbónico fabricado en la UE

En lo que respecta a los créditos de combustible, numerosas delegaciones han formulado reservas al respecto, ya sea porque consideren que no aportan la suficiente flexibilidad o el suficiente apoyo a la neutralidad tecnológica o porque tengan dudas sobre la integridad medioambiental de la propuesta y sobre si esta envía el mensaje equivocado al mercado. Algunas delegaciones desean ampliar la disposición, en particular adelantándola a antes de 2035 o incrementando el porcentaje de los créditos o ampliando el tipo de biocombustibles. Algunas delegaciones están a favor de que los vehículos que utilicen exclusivamente combustibles renovables o neutros en carbono se consideren vehículos de emisión cero. En ese contexto, se propone abarcar por igual a todos los combustibles enumerados en la Directiva sobre Fuentes de Energía Renovables. Por el contrario, otro grupo de delegaciones ha formulado grandes reservas aduciendo que la flexibilidad no dará pie a una reducción adicional de las emisiones, desviará el suministro de carburantes de los sectores que los necesitan (sector marítimo y de la aviación) en ausencia de alternativas de descarbonización y difuminará el mensaje a favor de la electrificación. Se oponen a considerar vehículos de emisión cero a los vehículos que utilicen exclusivamente combustibles renovables o neutros en carbono.

En lo que respecta a los créditos de acero hipocarbónico, hay un apoyo general o al menos apertura ante el concepto y el objetivo de estimular un mercado líder para el carbono hipocarbónico fabricado en la UE. Algunas delegaciones quieren que los créditos sean aplicables antes de 2035 y otras piden ampliar su ámbito de aplicación a, por ejemplo, el aluminio. No obstante, las delegaciones tienen en general preguntas sobre la metodología y los parámetros para definir el acero hipocarbónico, que se establecerán en un acto delegado en virtud del Reglamento sobre Diseño Ecológico.

Más adelante figura más información sobre «fabricado en la UE».

18. Unas pocas delegaciones mantienen reservas sobre la restricción de la formación de agrupaciones a los fabricantes vinculados, aduciendo que causará distorsión de la competencia.

19. «Fabricado en la UE» y vínculos con la propuesta de Reglamento de Aceleración Industrial

Dado que el estudio de la propuesta de Reglamento de Aceleración Industrial sigue estando en sus fases iniciales, la mayoría de las delegaciones han tienen reservas de estudio y consultas sobre «fabricado en la UE» y, como se ha indicado anteriormente, el acero hipocarbónico.

Algunas delegaciones han expresado un apoyo pleno o, al menos, parcial al concepto «fabricado en la UE». Para unas pocas delegaciones, se trata de un elemento clave de la propuesta sobre las normas de CO₂ para incentivar las inversiones continuadas en la producción ubicada en la UE y reducir la dependencia de las importaciones. Otras han manifestado dudas sobre el concepto «fabricado en la UE» y han cuestionado su compatibilidad con las obligaciones internacionales y su eficacia para preservar las cadenas de valor de los fabricantes.

20. Revisión

Hay una serie de delegaciones que consideran que la revisión del Reglamento, prevista para 2035, es demasiado tarde y algunas piden especificar más el contenido de la revisión. Otras no ven la necesidad de adelantar la revisión.

21. El factor de utilidad para los vehículos híbridos enchufables

Aunque no forma parte de la propuesta sobre las normas de CO₂, un grupo de delegaciones ha pedido detener el denominado «factor de utilidad» de los vehículos híbridos enchufables, mientras que otro grupo se opone a esta idea. El «factor de utilidad» se utiliza para calcular las emisiones de CO₂ y el consumo de carburante de dichos vehículos. Se determina sobre la base de la relación estimada entre la conducción en modo eléctrico y con el motor de combustión. La actualización del factor de utilidad se ha adoptado mediante legislación secundaria para garantizar que las emisiones de CO₂ reflejan mejor las emisiones reales de dichos vehículos y comenzará a aplicarse el 29 de noviembre de 2026.

III. CONCLUSIÓN

Se invita al Comité de Representantes Permanentes a que tome nota del presente informe de situación y lo remita al Consejo (Medio Ambiente) con vistas a su sesión del 25 de junio de 2026.
