

Bruselas, 19 de diciembre de 2025  
(OR. en)

17050/25

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2025/0422 (COD)**

---

---

**SIMPL 218  
ANTICI 220  
MI 1084  
TRANS 664  
ENV 1432  
ENT 296  
SOC 860  
CODEC 2186**

## **PROPUESTA**

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	17 de diciembre de 2025
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.:	COM(2025) 993 final
-----------------	---------------------

---

Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 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 del Parlamento Europeo y del Consejo
---------	--

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 993 final.

Adj.: COM(2025) 993 final



Estrasburgo, 16.12.2025  
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 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 del Parlamento Europeo y del Consejo**

{SWD(2025) 1056 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La cadena de valor del automóvil es un pilar de la economía de la UE, que representa 589 300 millones EUR y el 3,7 % del valor añadido total del PIB de Europa, así como el empleo directo de 10,6 millones de europeos<sup>1</sup>.

En un entorno comercial cada vez más impredecible, mantener una industria automovilística sólida y competitiva es esencial para salvaguardar la autonomía estratégica y la posición económica mundial de la UE.

El análisis proporcionado por los recientes informes de alto nivel de Enrico Letta y Mario Draghi<sup>2</sup> sitúan la reducción de la carga normativa y la simplificación de la legislación de la UE entre las principales prioridades. Si bien el marco regulador vigente aporta previsibilidad y contribuye a alcanzar nuestros objetivos comunes de política pública, no debe, sin embargo, suponer una carga y unos costes indebidos para la industria. Los representantes de la industria automovilística de la UE han destacado recientemente que los fabricantes europeos de vehículos deben cumplir con un gran número de normativas<sup>3</sup> de aquí a 2030, lo que, en determinados casos, supone hasta un 25 % de costes de investigación y desarrollo<sup>4</sup>.

En sus orientaciones políticas para la Comisión Europea 2024-2029<sup>5</sup>, la presidenta Von der Leyen esbozó una visión centrada en impulsar la prosperidad sostenible y reforzar la competitividad en toda Europa, haciendo hincapié en la necesidad de que la actividad empresarial sea más rápida y sencilla. Esto se ha descrito con más detalle con la adopción de la Brújula para la Competitividad en enero de 2025<sup>6</sup>, seguida del Pacto por una Industria Limpia en febrero de 2025<sup>7</sup> y la Comunicación «Una Europa más sencilla y rápida» sobre la aplicación y la simplificación<sup>8</sup>. Un marco regulador simplificado con una reducción de la

---

<sup>1</sup> Cifras basadas en datos de Eurostat FIGARO: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

<sup>2</sup> Informe Draghi sobre la competitividad de la UE, [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en?prefLang=es](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=es).

<sup>3</sup> *ACEA proposal for simplified regulatory framework* [«Propuesta de marco regulador simplificado de la ACEA», publicación en inglés], <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

<sup>4</sup> *ACEA policy paper EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport* [«Documento de orientación de la ACEA - Marco regulador de la UE para la descarbonización del transporte por carretera», documento en inglés], <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

<sup>5</sup> Orientaciones políticas 2024-2029, [https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029\\_es](https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_es).

<sup>6</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, Una Brújula para la Competitividad de la UE [COM(2025) 30 final], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

<sup>7</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Pacto por una Industria Limpia: una hoja de ruta conjunta para la competitividad y la descarbonización [COM(2025) 85 final] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52025DC0085>.

<sup>8</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Una Europa más sencilla y rápida: Comunicación sobre la aplicación y la simplificación [COM(2025) 47 final] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52025DC0047>.

carga administrativa se mencionó como uno de los pilares fundamentales de esta nueva hoja de ruta para la competitividad.

En consonancia con este programa de simplificación, el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil<sup>9</sup>, adoptado en marzo de 2025, declaraba que la Comisión, en consulta con las partes interesadas, elaboraría un paquete de simplificación reglamentaria para la industria del automóvil, mejorando la coherencia entre los diferentes requisitos reglamentarios. Anunciaba, asimismo, la intención de la Comisión de otorgar, cuando realice nuevas propuestas legislativas, un plazo suficiente para que la industria refleje estos nuevos requisitos reglamentarios para los vehículos de motor en el proceso de desarrollo de productos. Este programa de simplificación es especialmente importante a la luz de la creciente complejidad de los avances y arquitecturas de los vehículos, en particular los programas informáticos, los modelos de IA y el aumento de la autonomía.

Siguiendo los compromisos mencionados, el paquete omnibus del sector del automóvil simplificará y racionalizará determinadas disposiciones y procedimientos de los siguientes actos para alcanzar los objetivos específicos que se detallan a continuación:

- Eliminar los obstáculos reglamentarios para la adopción de vehículos comerciales ligeros eléctricos

Los vehículos comerciales ligeros eléctricos son más pesados debido al peso de su batería. Si bien tienen la misma carga útil y los mismos casos de uso que un vehículo comercial ligero con un motor de combustión interna con una masa máxima autorizada inferior a 3,5 toneladas, entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso, que exigen la instalación y el uso del tacógrafo para los vehículos comerciales cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, así como el requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad. Estos requisitos hacen que estos vehículos eléctricos ligeros con una masa superior a 3,5 toneladas resulten menos atractivos para los clientes, muchos de los cuales son pymes y microempresas, debido a los costes que conlleva la instalación y el uso de un tacógrafo<sup>10</sup> y un dispositivo de limitación de velocidad. Esta carga adicional dificulta la adquisición de furgonetas eléctricas frente a furgonetas de motor de combustión similares, lo que también puede dar lugar a una mayor dificultad para que los fabricantes de vehículos alcancen los objetivos de rendimiento en materia de CO<sub>2</sub> para los vehículos comerciales ligeros.

Esta cuestión también se ha reconocido y tenido en cuenta en la reciente revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción de la UE<sup>11</sup>, en virtud de la cual un permiso de categoría B será válido, dos años después de su primera expedición, para los vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas.

---

<sup>9</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, [COM(2025) 95] final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

<sup>10</sup> El tacógrafo es el dispositivo que registra el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso, así como los períodos dedicados a otros trabajos y la disponibilidad de los conductores que se dedican al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

<sup>11</sup> Directiva (UE) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión (DO L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

**Reglamento (CE) n.º 561/2006<sup>12</sup>**: este Reglamento establece normas sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso de los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera, así como de los conductores de vehículos destinados al transporte de viajeros por carretera, con el objetivo de garantizar una competencia leal entre los transportistas por carretera, mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y contribuir a la seguridad vial. El dispositivo principal utilizado para controlar los tiempos de conducción y los períodos de descanso es el tacógrafo. La instalación, construcción y utilización del tacógrafo están reguladas por el Reglamento (UE) n.º 165/2014<sup>13</sup>.

**Reglamento (UE) 2019/2144<sup>14</sup>**: también conocido como Reglamento sobre seguridad general, este Reglamento establece los requisitos de seguridad de los vehículos de la UE para la homologación de tipo de los vehículos, en particular aquellos que resuelven los problemas específicos de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones y los ciclistas. También incluye el requisito de que los vehículos N2<sup>15</sup> estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad.

- Reducir los costes de ajuste relacionados con los ensayos de emisiones Euro 7

El Reglamento (UE) 2024/1257 EUR 7<sup>16</sup> establece en su artículo 14, apartado 7, que los métodos para medir las emisiones contaminantes deben reflejar los establecidos en el

---

<sup>12</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>13</sup> Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

<sup>14</sup> Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>15</sup> Con arreglo a la definición del Reglamento (UE) 2018/858, artículo 4, apartado 1, letra b), inciso ii): vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas.

<sup>16</sup> Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

Reglamento (UE) 2017/1151<sup>17</sup> (es decir, Euro 6). Sin embargo, mientras que en Euro 6 se establecieron límites de emisiones específicos, significativamente más elevados, para un ensayo de laboratorio de bajas temperaturas, el Reglamento Euro 7 no contiene límites de emisiones específicos para ese procedimiento de ensayo concreto. El requisito de cumplir los límites generales de emisiones en el marco de dicho ensayo de laboratorio de bajas temperaturas va en contra de la intención del artículo 14, apartado 7 y aumentaría la carga normativa para los fabricantes de vehículos, así como para las autoridades nacionales de homologación de tipo, sin aportar ningún beneficio al comportamiento medioambiental.

Además, el anexo V del Reglamento Euro 7 exige para la homologación de tipo de los motores de vehículos pesados, ensayos por tipo de vehículo. Este requisito introducirá una carga administrativa y normativa innecesaria al multiplicar los ensayos sin aportar beneficios medioambientales adicionales. Este punto no está en consonancia con la intención de los colegisladores de reforzar los límites de emisiones para los vehículos pesados al tiempo que se mantienen los métodos de ensayo establecidos en el Reglamento Euro 6.

Por último, el Reglamento Euro 7 no especifica los métodos para tratar los datos recibidos de los sistemas de monitorización a bordo (en lo sucesivo, MAB) y los dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía eléctrica (en lo sucesivo, MABCC) presentes en los vehículos Euro 7, lo que podría dar lugar a enfoques desarmonizados e ineficientes que aumentarían los costes para los fabricantes de vehículos y las autoridades.

**Reglamento (UE) 2024/1257:** también conocido como Euro 7, este Reglamento abarca la homologación de tipo de los vehículos, los motores y los sistemas y componentes conexos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías. También introduce medidas para la monitorización a bordo de las emisiones, el rendimiento de las baterías y el comportamiento en materia de emisiones a lo largo de toda la vida útil de un vehículo.

- Mejorar la coherencia y evitar la fragmentación del mercado (ruido; interoperabilidad de los vehículos con la infraestructura de recarga y la red)

El Reglamento (UE) n.º 540/2014<sup>18</sup> establece valores límite de ruido obligatorios para diferentes categorías de vehículos y el desarrollo de sistemas de aviso acústico de vehículos (SAAV) para vehículos eléctricos. Al mismo tiempo, el Reglamento de la UE sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor reconoce el cumplimiento de los Reglamentos de las Naciones Unidas sobre el ruido y los SAAV como alternativa. Dado que el Reglamento (UE) n.º 540/2014 no incluye un mecanismo para actualizar los requisitos en consonancia con la evolución en las Naciones Unidas, se ha creado un conjunto paralelo de normas para obtener la homologación de tipo de los vehículos de motor con posibles lagunas

---

<sup>17</sup> Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

<sup>18</sup> Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

e incoherencias para la industria del automóvil, las autoridades nacionales de homologación de tipo y las autoridades de vigilancia del mercado.

**Reglamento (UE) n.º 540/2014:** el Reglamento (UE) n.º 540/2014 tiene por objeto reducir las principales fuentes de ruido causado por los vehículos de motor. El Reglamento establece valores límite de ruido para las diferentes categorías de vehículos, dispone normas sobre el etiquetado y la información al consumidor, y el desarrollo de sistemas de aviso acústico de vehículos (SAAV) para vehículos eléctricos.

Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad, a escala de la UE, es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando actualmente fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [DCC 2.0 — Reglamento (UE) 2016/1388<sup>19</sup> y RfG 2.0 Reglamento (UE) 2016/631<sup>20</sup>]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red (V2G), estos vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por estas razones, debe establecerse una delegación de poderes a la Comisión en el marco del Reglamento (UE) 2018/858<sup>21</sup>.

**Reglamento (UE) 2018/858:** es el marco general que establece normas en la UE sobre requisitos y procedimientos técnicos para garantizar que los nuevos tipos de vehículos de motor y sus remolques se ajusten a los requisitos aprobados por la UE en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Su objetivo es aumentar el nivel de calidad y la independencia de la homologación de tipo de los vehículos.

- Acelerar la adopción de vehículos eléctricos pequeños asequibles

En la actualidad faltan vehículos eléctricos pequeños y asequibles en el mercado europeo. Los segmentos A y B han perdido un volumen de ventas combinado de 1,6 millones con respecto a 2019 y, en 2024, el 70 % de las nuevas ventas de vehículos eléctricos de batería fueron vehículos grandes (segmentos E y F) y todoterreno<sup>22</sup>. Esto va acompañado de una tendencia

<sup>19</sup> Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, que establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

<sup>20</sup> Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R0631>).

<sup>21</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

<sup>22</sup> Los «segmentos» de vehículos se refieren a clases informales de tamaño utilizadas habitualmente en el mercado europeo. Segmento A: vehículos mini (por ejemplo, coches urbanos muy pequeños). Segmento B: vehículos pequeños. Segmento C: vehículos compactos/de categoría media baja. Segmento D:

general de aumento de los precios de los vehículos en toda la UE, lo que hace que poseer un vehículo esté cada vez más lejos del alcance de muchos hogares de clase media. Por lo tanto, en septiembre de 2025, la presidenta de la Comisión anunció una iniciativa de automóviles pequeños asequibles destinada a incentivar el mercado de los vehículos eléctricos pequeños. Ello requerirá medidas reglamentarias específicas. La Comisión se esforzará por congelar los nuevos requisitos durante diez años y propondrá incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos eléctricos pequeños. La iniciativa también puede dar lugar a incentivos fiscales (como regímenes de subvenciones) y no fiscales (como plazas de aparcamiento reservadas), compatibles, en su caso, con las normas sobre ayudas estatales. A tal fin, es necesario añadir una definición de vehículo eléctrico pequeño en la legislación sobre vehículos de motor que pueda utilizarse para medidas específicas en la legislación de la UE y por parte de los Estados miembros. Esto aportaría simplificación a las empresas, reforzaría la justificación económica para construir coches eléctricos pequeños asequibles de manera rentable en Europa y reduciría el precio para los consumidores.

La presente propuesta es solo un primer paso para cumplir la agenda de simplificación para la industria automovilística europea. Incluye solo un número reducido de medidas de simplificación específicas pero eficaces. En el contexto de la simplificación, las partes interesadas plantearon otras cuestiones relativas a la simplificación del marco regulador de la industria automovilística que no se abordan en el presente paquete omnibus, pero que se tendrán en cuenta en el desarrollo y la aplicación posteriores de la legislación sobre vehículos de motor. En el marco de las consultas con las partes interesadas, la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA) ha citado aproximadamente 130 actos legislativos futuros que afectan a la industria automovilística<sup>23</sup>.

Sin embargo, esta lista de la ACEA incluye casi setenta actualizaciones de los Reglamentos de las Naciones Unidas, que no son todas obligatorias en la legislación de la UE en este momento. De ellas, la Comisión Europea ha identificado aproximadamente cuarenta modificaciones de reglamentos existentes de las Naciones Unidas o de nuevos reglamentos de las Naciones Unidas que la Comisión aplazará o no adoptará en la UE.

Además, la agenda de simplificación se basará en los siguientes principios generales:

#### Agrupar los requisitos reglamentarios en lotes

La Comisión podría agrupar nuevos requisitos reglamentarios específicos para vehículos de motor a la hora de fijar fechas de aplicación obligatorias en el Derecho derivado, a menos que el legislador haya establecido una fecha diferente en el acto jurídico. Se establecería una única

---

vehículos de tamaño mediano/de categoría media alta. Segmento E: vehículos de tamaño grande/de gama alta. Segmento F: vehículos de lujo. Estas categorías son convenciones descriptivas y no clases legalmente definidas.

<sup>23</sup> Reglamento REACH, Reglamento sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas; Reglamento sobre contaminantes orgánicos persistentes; Reglamento relativo a las pilas y baterías; Directiva sobre fuentes de energía renovables; Reglamento de Datos; Reglamento sobre los gases fluorados; Directiva sobre la restricción de sustancias peligrosas; Reglamento de Materias Primas Fundamentales; Reglamento sobre productos europeos sostenibles; Directiva sobre equipos radioeléctricos; Directiva sobre baja tensión; Directiva sobre compatibilidad electromagnética; Directiva sobre artículos pirotécnicos; Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos; Reglamento de Inteligencia Artificial; Reglamento sobre vigilancia del mercado; Directiva sobre equipos a presión; Directiva sobre recipientes a presión; Directiva sobre equipos a presión transportables; Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes; Código de red para conectores de red; Reglamento de ciberresiliencia; Reglamento sobre a las máquinas; Directiva sobre las inspecciones técnicas periódicas de vehículos.

«fecha de cumplimiento para el sector del automóvil», lo que facilitaría el cumplimiento de la normativa por parte de las empresas.

Además, la Comisión garantizará, en la medida en que sea jurídicamente posible, que, en el caso de la legislación específica no relacionada con el automóvil, se establezca un mecanismo para garantizar que los requisitos para el sector del automóvil entren en vigor en la «fecha de cumplimiento para el sector del automóvil».

#### Respetar los plazos para la industria

En el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, la Comisión se ha comprometido, al presentar propuestas legislativas, a conceder a esta industria tiempo suficiente para reflejar estos nuevos requisitos reglamentarios en el proceso de desarrollo de productos. Se trata de un principio general que la Comisión está dispuesta a respetar, pero no puede convertirse en un requisito legal en una ley ómnibus.

#### Ámbito de aplicación de los nuevos requisitos reglamentarios

En la legislación específica sobre los vehículos de motor, siempre existe una fecha de aplicación diferente para los nuevos tipos de vehículos y para todos los vehículos nuevos (es decir, para los tipos de vehículos existentes), a fin de tener en cuenta la necesidad de remodelación. En algunos casos, como el Reglamento eCall, solo se han establecido requisitos para los nuevos tipos de vehículos. La decisión de no regular los tipos de vehículos existentes debe adoptarse caso por caso, teniendo en cuenta los costes de remodelación de los tipos de vehículos existentes, que pueden tener un gran efecto en los vehículos pequeños con márgenes más bajos, y los beneficios de los nuevos requisitos reglamentarios.

#### Simplificar el marco de homologación de tipo

Dada la creciente velocidad de la innovación en el sector, en particular las tendencias en materia de conducción automatizada y actualizaciones de software, conviene evaluar el potencial de simplificación del marco de homologación de tipo UE para los vehículos de motor. La complejidad normativa puede suponer una limitación para los fabricantes de la UE en su competencia mundial con fabricantes de otras jurisdicciones.

En 2026, la Comisión llevará a cabo una evaluación del Reglamento marco sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor, el Reglamento (UE) 2018/858. Ello contribuirá a evaluar el potencial de reducción de los costes de ensayo y notificación para la industria del automóvil. El análisis preliminar de los servicios de la Comisión ha determinado que es posible reducir el número de ensayos de laboratorio durante la homologación de tipo mediante la utilización de más ensayos virtuales y el uso de prácticas de evaluación de riesgos para evaluar la mejor manera de combinar los ensayos *ex ante* con el seguimiento en uso (como ya se aplica en el Reglamento Euro 7, en el que los ensayos *ex ante* más ligeros se complementan con la monitorización a bordo del comportamiento en materia de emisiones).

#### • **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta forma parte de un paquete de medidas referentes a la competitividad de la industria automovilística europea. Su objetivo es reducir los costes administrativos y de ajuste para las industrias a fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado único de los vehículos de motor, al tiempo que se mantiene el elevado nivel de seguridad y comportamiento medioambiental establecido en el marco regulador.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Esta iniciativa contribuye a la simplificación del marco regulador de la industria automovilística, tal como se anunció en el **Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil**. Forma parte de un paquete de medidas sobre el sector del automóvil, junto con la revisión del comportamiento en materia de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas, la Descarbonización de las flotas de vehículos de empresa y el paquete «Impulsor de Baterías», para estimular la competitividad de la industria automovilística de la UE en la transición hacia una movilidad de cero emisiones.

En consonancia con el Plan de Acción, la presente iniciativa mejora la coherencia entre los distintos requisitos reglamentarios y aplica los objetivos de la agenda de simplificación y la Estrategia para el Mercado Único a la industria automovilística. Las medidas de simplificación no afectan a los objetivos de actuación a los que responden los reglamentos correspondientes. Contribuyen a la descarbonización de la industria del automóvil al eliminar los obstáculos reglamentarios para la adopción de vehículos comerciales ligeros eléctricos, en consonancia con los requisitos de comportamiento en materia de CO<sub>2</sub> de los turismos y las furgonetas. Las medidas de simplificación no afectan al comportamiento medioambiental de los vehículos y están plenamente en consonancia con los objetivos medioambientales de reducir la contaminación atmosférica y el ruido ambiental de los vehículos de motor. Las medidas de simplificación no reducen el rendimiento en materia de seguridad de los vehículos y están plenamente en consonancia con las políticas de la UE en materia de seguridad vial.

Además, el Ómnibus Digital<sup>24</sup> introduce modificaciones técnicas en la legislación digital relacionada con el sector del automóvil, incluidas, entre otras, la entrada en aplicación de las disposiciones sobre IA de alto riesgo, el tratamiento residual de categorías especiales de datos personales para el entrenamiento, la prueba y el funcionamiento de la IA y la consolidación de las disposiciones de la legislación de la UE en materia de datos.

## 2. **BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

La propuesta se basa en los artículos 91 y 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en consonancia con las bases jurídicas originales para la adopción de los marcos sectoriales, que la presente propuesta pretende modificar.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Los Reglamentos que deben modificarse son actos jurídicos de la UE. Por consiguiente, es necesario introducir modificaciones en estos Reglamentos a nivel de la UE.

- **Proporcionalidad**

La iniciativa no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de simplificación y reducción de la carga sin rebajar la protección de la salud humana y el medio ambiente.

---

<sup>24</sup> Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725, (UE) 2023/2854 y las Directivas 2002/58/CE, (UE) 2022/2555 y (UE) 2022/2557 en lo que respecta a la simplificación del marco legislativo digital y se derogan los Reglamentos (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150, (UE) 2022/868 y la Directiva (UE) 2019/1024 (Ómnibus Digital) [COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/es/library/digital-omnibus-regulation-proposal>].

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta modifica Reglamentos adoptados mediante el procedimiento legislativo ordinario, por lo que las modificaciones de dichos Reglamentos deben adoptarse mediante un reglamento de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

No procede.

- **Consultas con las partes interesadas**

En el contexto del diálogo estratégico sobre el futuro de la industria automovilística europea celebrado en enero de 2025 y de la consulta pública sobre el futuro de la industria automovilística europea<sup>25</sup>, los líderes del sector plantearon la necesidad de simplificar el marco regulador. Posteriormente, la Comisión recabó las opiniones del sector y de otras partes interesadas en diversos intercambios bilaterales, a través de observaciones escritas de las partes interesadas que contenían propuestas de simplificación normativa, y en una reunión con el Grupo de Trabajo sobre Vehículos de Motor<sup>26</sup>. Algunas de las propuestas para simplificar o aclarar determinadas disposiciones de la legislación sobre automoción y para eliminar la carga administrativa innecesaria derivada de dichas disposiciones surgieron de la aportación de estas partes interesadas.

El 14 de octubre de 2025, la Comisión Europea puso en marcha una consulta específica a las partes interesadas en forma de encuesta en línea, con el objetivo de recabar opiniones sobre una lista preliminar de modificaciones de la normativa vigente en el sector de la automoción. Esta encuesta se envió a más de 130 partes interesadas (68 respuestas) de la industria automovilística, entre ellos fabricantes de vehículos, fabricantes de componentes de automoción, asociaciones industriales, ONG, operadores de flotas, autoridades nacionales de homologación de tipo, autoridades de vigilancia del mercado y otras autoridades nacionales pertinentes. Se invitó a las partes interesadas a expresar su opinión sobre una lista preliminar de modificaciones, en concreto, si esperaban que las medidas tuvieran una repercusión económica, social o medioambiental positiva, neutra o negativa, y un efecto en la carga normativa. Además, la Comisión recibió varios documentos de posición de partes interesadas, en los que se ofrecían sugerencias, datos y estimaciones de costes adicionales que se han tenido en cuenta en la preparación de la presente propuesta.

En todos los grupos de partes interesadas se manifestó un fuerte apoyo a las medidas propuestas.

- **Evaluación de impacto**

Dada la necesidad de presentar urgentemente una propuesta para abordar los problemas detectados con el fin de reducir la carga administrativa de las empresas y las autoridades, no ha sido posible elaborar una evaluación de impacto.

---

<sup>25</sup> Consulta pública sobre el futuro de la industria automovilística europea, [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-El-futuro-de-la-industria-automovilistica-europea\\_es](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-El-futuro-de-la-industria-automovilistica-europea_es).

<sup>26</sup> Grupo de expertos de la Comisión con representantes de los Estados miembros y una amplia gama de partes interesadas de la industria automovilística y la sociedad civil.

No obstante, siguiendo los principios de mejora de la legislación, la presente propuesta va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que incluye un análisis de las repercusiones de las medidas propuestas, basado en los datos existentes y en la información recabada durante la consulta específica a las partes interesadas, así como en las aportaciones escritas recibidas de las partes interesadas.

Sobre la base de la información disponible, se espera que las modificaciones conlleven un importante ahorro anual de costes de 706 millones EUR para el sector, incluidas las pymes, los ciudadanos y las autoridades.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La presente propuesta forma parte del compromiso de la Comisión Europea de aligerar la carga normativa para las personas, las empresas y las administraciones de la UE a fin de impulsar la prosperidad y la resiliencia de la Unión. Por consiguiente, tiene por objeto simplificar las disposiciones de la legislación relativa al sector del automóvil, mediante la reducción de las cargas y los costes innecesarios para las empresas, sin menoscabar la protección del medio ambiente ni el rendimiento en materia de seguridad de los vehículos.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea<sup>27</sup> y se adhiere a los principios reconocidos en ella. La reducción de la carga administrativa para las empresas debe dar lugar a beneficios sociales en términos de creación de riqueza, empleo e innovación. Al mismo tiempo, la propuesta tiene por objeto garantizar un elevado nivel de protección del medio ambiente y de la seguridad de los vehículos.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Esta iniciativa no implicará ningún coste adicional para la Comisión.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión supervisará la ejecución y aplicación de las nuevas disposiciones y su cumplimiento. Asimismo, los Reglamentos objeto de modificación de la presente propuesta están sujetos a una evaluación periódica de su eficiencia, eficacia en la consecución de sus objetivos, pertinencia, coherencia y valor añadido de conformidad con los principios de mejora de la legislación. La presente propuesta no requiere un plan de ejecución.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Modificaciones propuestas del **Reglamento (CE) n.º 561/2006**: la primera modificación propuesta es permitir a los Estados miembros eximir a las furgonetas eléctricas de categoría N2<sup>28</sup> cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas, destinadas exclusivamente al transporte nacional, de la obligación de instalar

---

<sup>27</sup> DO C 326 de 26.10.2012, p. 391, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/char\\_2012/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj).

<sup>28</sup> Con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), inciso ii), del Reglamento (UE) 2018/858, los vehículos de la categoría N2 son: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas.

tacógrafos inteligentes, con el fin de situarlas en pie de igualdad con sus equivalentes de combustibles fósiles, las furgonetas diésel N1<sup>29</sup>.

El principal efecto previsto de la medida propuesta es la reducción de costes para las empresas, en particular las pymes, que son los principales usuarios o compradores de dichas furgonetas y que ya no tendrán que instalar tacógrafos inteligentes para el tipo de furgoneta electrónica en cuestión. Además, la eliminación del tacógrafo también determinará una reducción de la carga administrativa y de costes para las empresas o los conductores, que ya no tendrán que descargar los datos del tacógrafo (de dos a cuatro horas al mes). Por otra parte, la igualdad de condiciones entre las furgonetas diésel N1 y las furgonetas eléctricas N2 conseguida a través de la reducción de los precios de estas últimas contribuirá a estimular la adopción de las furgonetas eléctricas.

Las autocaravanas o combinaciones de autocaravanas de más de 7,5 toneladas también entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso, así como de la instalación y utilización del tacógrafo.

En el asunto C-666/21 ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)<sup>30</sup>, un ciudadano alegó que los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 no van dirigidos a usuarios no comerciales y que dichos vehículos no deben tratarse como transporte comercial. Sin embargo, el Tribunal dictaminó que tales normas podían aplicarse a los usuarios no comerciales con vehículos de más de 7,5 toneladas. En particular, el Tribunal resolvió que «el concepto de "transporte de mercancías por carretera" [...] comprende el transporte por carretera efectuado por un vehículo cuya masa máxima autorizada, con arreglo al artículo 4, letra m), del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada, excede de 7,5 toneladas, incluso cuando tal vehículo está acondicionado para servir como espacio no solo de vivienda temporal de uso privado, sino también de carga no comercial de mercancías, sin que sean relevantes al respecto la capacidad de carga del vehículo y la categoría en la que figura en el registro nacional de tráfico».

Con el fin de aclarar el marco jurídico que rodea al caso específico de las autocaravanas cuya masa máxima autorizada sea superior a 7,5 toneladas para uso privado, y de proporcionar claridad jurídica a los fabricantes y clientes de dichos vehículos, la segunda modificación propuesta consiste en añadir un nuevo apartado o apartados al artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 que permita a los Estados miembros eximir a las autocaravanas de las normas sobre tiempos de conducción y períodos de descanso, así como sobre el tacógrafo. Además, la exención prevista de la obligación del tacógrafo para estos vehículos supondrá una reducción de los costes y una mayor confianza para los conductores, que utilizan las autocaravanas para hacer turismo.

Modificaciones propuestas del **Reglamento (UE) 2019/2144**: la modificación propuesta consiste en eximir a las furgonetas N2 cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas, de la obligación de estar equipadas con dispositivos de limitación de velocidad, con el fin de situarlas en pie de igualdad con las furgonetas equivalentes de combustibles fósiles, las furgonetas diésel N1 .

---

<sup>29</sup> Con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858, los vehículos de la categoría N1 son: vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.

<sup>30</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 2023, Åklagarmyndigheten, C-666/21, ECLI:EU:C:2023:149.

El principal efecto previsto de la medida propuesta es la reducción de los costes para las empresas, en particular las pymes, que son los principales usuarios o compradores de dichas furgonetas. El ahorro de costes no solo se derivará de los costes no soportados relacionados con la instalación del dispositivo de limitación de velocidad, sino también de la mayor flexibilidad operativa derivada de la posibilidad de conducir estos vehículos a una velocidad ligeramente superior cuando se encuentren en carretera. Además, la igualdad de condiciones entre las furgonetas diésel N1 y las furgonetas eléctricas N2 conseguida a través de la reducción de los precios de estas últimas contribuirá a estimular la adopción de las furgonetas eléctricas. Por último, es importante destacar que no se espera que esta exención tenga ningún efecto negativo en el comportamiento medioambiental ni en el rendimiento en materia de seguridad de los vehículos afectados. Modificaciones propuestas del **Reglamento (UE) 2024/1257**: las condiciones de temperatura del «ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones» a que se refieren los cuadros 1 y 2 del anexo V están cubiertas por el ensayo «en carretera (RDE) de contaminantes gaseosos y PN» de los mismos cuadros. La demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a  $-7\text{ °C}$ ) está cubierta al tener que cumplir los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) (de  $-7\text{ °C}$  a  $38\text{ °C}$ ) y, por tanto, se considera justificado eliminar el ensayo específico de laboratorio de bajas temperaturas (tipo 6).

Los efectos que cabe esperar de la medida propuesta se centran principalmente en preservar la intención de los legisladores de atenerse a las normas Euro 6 de conformidad con el artículo 14, apartado 7, del Reglamento (UE) 2024/1257, reducir la carga normativa sin crear dificultades de cumplimiento y proporcionar seguridad jurídica.

Otra medida propuesta consiste en hacer referencia a «categorías de vehículos» en lugar de a «tipos de vehículos» para la homologación de tipo de motor Euro 7 (unidad técnica independiente), es decir, «[e]nsayos de demostración exigidos respecto de todos los combustibles para los que se concede la homologación de tipo, por ~~tipo~~ categoría de vehículo, y una declaración de cumplimiento respecto de todos los combustibles, todas las cargas útiles y todas las categorías de vehículos aplicables que figuran en los cuadros 3, 4, 7 y 8, respectivamente, del anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257».

Se espera que la medida propuesta dé lugar a una reducción sustancial de la carga normativa, tanto administrativa como de ensayos, sin comprometer las normas medioambientales. La medida evita ensayos repetitivos de motores en diferentes tipos de vehículos que utilizan la misma tecnología y reduce los costes asociados a múltiples homologaciones de tipo y procesos de ensayo. Contribuye a la estabilidad del mercado y puede dar lugar a una reducción de los precios de los vehículos, en beneficio de los operadores y los consumidores.

Con otra medida propuesta se aclarará que la Comisión está facultada para desarrollar medidas que garanticen que los datos de monitorización a bordo (MAB) y de monitorización a bordo del consumo de combustible (MABCC) se reciban, compilen, traten y almacenen eficazmente de manera armonizada para supervisar el rendimiento real de los tipos de vehículos Euro 7.

Una infraestructura de datos MAB/MABCC armonizada en toda la UE podría generar un ahorro sustancial de costes con respecto al desarrollo y mantenimiento de un sistema propio por parte de cada Estado miembro. El ahorro se deriva de las economías de escala, la reducción de la duplicación y la armonización de los procesos de cumplimiento. En lugar de interactuar con múltiples sistemas nacionales, los fabricantes de vehículos podrán transmitir datos normalizados una sola vez, lo que conlleva una reducción de los gastos de integración y certificación de programas informáticos.

Dado que el **Reglamento (UE) n.º 540/2014**<sup>[OJ]</sup> ha quedado obsoleto, se propone derogarlo con efecto a partir del 1 de julio de 2027. Además, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) n.º 540/2014, la Directiva 70/157/CEE<sup>31</sup> del Consejo queda derogada a partir del 1 de julio de 2027. Para evitar cualquier posible inseguridad jurídica, la presente propuesta confirma la derogación con la misma fecha de su entrada en vigor.

Para sustituir la referencia al Reglamento derogado, se propone una modificación del anexo II del **Reglamento (UE) 2018/858** por referencia a los Reglamentos relacionados con el ruido de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Reglamento n.º 51<sup>32</sup>, sobre el ruido de los vehículos de las categorías M y N; Reglamento n.º 59<sup>33</sup>, sobre sistemas silenciadores de recambio, y Reglamento n.º 138<sup>34</sup>, sobre vehículos silenciosos de transporte por carretera o SAAV.

Las modificaciones propuestas para hacer referencia a los Reglamentos de las Naciones Unidas crearían unas condiciones de competencia equitativas para los fabricantes de automóviles de la UE a la hora de vender sus automóviles en todo el mundo, ya que evitaría que tuvieran que seguir dos Reglamentos sobre el ruido. Los cambios propuestos también eliminarían cualquier posible laguna y darían lugar a un marco más simple y coherente tanto para la industria automovilística como para las autoridades de homologación de tipo y las autoridades de vigilancia del mercado. Además, la sociedad y el medio ambiente se beneficiarían de un ámbito de aplicación más amplio que restringe el ruido del tubo de escape, de los actuadores de sonido, y de sistemas que mejoran el sonido. Se proponen disposiciones transitorias para garantizar una transición fluida del sector al marco jurídico modificado.

Modificación propuesta del **Reglamento (UE) 2018/858**: la primera medida propuesta para modificar este Reglamento es la introducción en el anexo I, parte A, punto 2, del Reglamento (UE) 2018/858 de un nuevo punto 2.4 que define una subcategoría para los vehículos eléctricos pequeños.

La modificación propuesta permitirá que la legislación de la UE disponga medidas reglamentarias para esta subcategoría específica, con vistas a incentivar la producción y la adopción de vehículos eléctricos pequeños. Por ejemplo, a la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros reglamentos sobre vehículos de motor, la Comisión tendrá en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en los vehículos eléctricos pequeños en comparación con vehículos más pesados y costosos. Además, se introduce un mecanismo de incentivos específicos [añádase la referencia a la propuesta de revisión del CO<sub>2</sub>] en el contexto de las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos en forma de supercréditos. Esto permitirá a los fabricantes de vehículos

---

<sup>31</sup> Directiva 70/157/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor (DO L 42 de 23.2.1970, p. 16, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

<sup>32</sup> Reglamento n.º 51 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor que tienen al menos cuatro ruedas por lo que respecta a sus emisiones sonoras (DO L 138 de 4.6.2018, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:42018X0798>).

<sup>33</sup> Reglamento n.º 59 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas silenciadores de recambio (DO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

<sup>34</sup> Reglamento n.º 138 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos silenciosos de transporte por carretera en lo relativo a su audibilidad reducida [DO L 9 de 13.1.2017, p. 33, ELI: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)].

beneficiarse de la contribución de los vehículos eléctricos pequeños a la consecución del objetivo global de emisiones de CO<sub>2</sub> de todo el parque, lo que dará lugar a un fuerte incentivo para que los fabricantes de vehículos produzcan y comercialicen mayores volúmenes de vehículos eléctricos pequeños. Además, como se anunció en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, la Comisión debe publicar una Recomendación de la Comisión con opciones de sistemas de incentivos que, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales, cuando proceda, hayan demostrado su eficacia para promover la adopción de vehículos de cero emisiones. Es probable que todos los vehículos eléctricos se beneficien de la Recomendación de la Comisión, en particular los vehículos eléctricos pequeños, tal como se definen en la nueva subcategoría.

Los beneficios esperados de esta modificación deben ser percibidos por los ciudadanos de la UE en términos de mayores ventajas a la hora de comprar o poseer un coche eléctrico pequeño, pero ello estará sujeto a la aplicación de estas políticas a nivel nacional.

Otra modificación propuesta del Reglamento (UE) 2018/858 consiste en introducir un nuevo apartado 4 en el artículo 5.

Esta medida faculta a la Comisión para adoptar actos delegados destinados a establecer requisitos técnicos para los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE), en lo que respecta a la interfaz de comunicación y *hardware* de dichos vehículos con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.

Si bien la tecnología de los vehículos eléctricos avanza rápidamente y la interacción entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica está cada vez más regulada por legislación no sectorial específica [DCC 2.0 — Reglamento (UE) 2016/1388 y RfG 2.0 Reglamento (UE) 2016/631], disponer de un enfoque armonizado de los requisitos técnicos relacionados con los vehículos en este ámbito resulta crucial para evitar tanto la fragmentación como cargas administrativas y costes innecesarios.

En el futuro, un enfoque unificado de la interoperabilidad será esencial para acelerar el desarrollo de servicios emergentes como las capacidades del vehículo a la red (V2G). Estos servicios pueden contribuir a la estabilidad de la red, suavizar los picos de demanda, reducir los costes de la energía para los propietarios de vehículos eléctricos y permitir una mayor adopción de las energías renovables.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 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 del Parlamento Europeo y del Consejo**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 91 y 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>35</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>36</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El informe Draghi de 2024 sobre la competitividad europea<sup>37</sup> puso de relieve que el número y la complejidad de las normas pueden reducir el margen de maniobra de las empresas de la Unión e impedir que sigan siendo competitivas. Un análisis detallado de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006<sup>38</sup>, (UE) 2018/858<sup>39</sup>, (UE) 2019/2144<sup>40</sup> y (UE)

<sup>35</sup> DO C, , p. .

<sup>36</sup> DO C, , p. .

<sup>37</sup> [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en?prefLang=es](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=es).

<sup>38</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1). <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>39</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

<sup>40</sup> Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE)

2024/1257<sup>41</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo también señaló una carga administrativa y costes excesivos asociados a los requisitos establecidos en dichos Reglamentos. Sobre la base de estas conclusiones, procede simplificar determinadas obligaciones de los fabricantes y las autoridades competentes establecidas en la legislación relacionada con el automóvil y reducir las cargas y los costes innecesarios para las empresas y las autoridades, sin menoscabar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad de los vehículos.

- (2) En el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil<sup>42</sup> se pedía un paquete de simplificación reglamentaria para la industria automovilística, mejorando la coherencia y la cohesión entre los distintos requisitos reglamentarios.
- (3) El artículo 114 del TFUE es la base jurídica apropiada para adoptar las disposiciones necesarias para el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior. Además del artículo 114 del TFUE, el presente Reglamento debe tener una base específica adicional para cubrir las modificaciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 basadas en el artículo 91 del TFUE.
- (4) Si bien el presente Reglamento se adopta para el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior, la simplificación y racionalización de los requisitos técnicos, los procedimientos de ensayo y las normas de homologación de tipo de los vehículos de motor también contribuyen al objetivo más amplio de la Unión de fomentar la integración gradual de los países candidatos en el mercado de la Unión. Mediante la promoción de la convergencia normativa, la armonización con los Reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y la aplicación coherente del acervo de la Unión, el presente Reglamento contribuye a reducir los obstáculos técnicos al comercio, reforzar las cadenas de valor europeas integradas del sector del automóvil y mejorar la resiliencia y la competitividad del ecosistema automovilístico europeo, sin afectar a la autonomía del Derecho o la toma de decisiones de la Unión.
- (5) Con vistas a mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, la seguridad vial y la competencia leal, los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>43</sup> exigen la instalación de un tacógrafo en los

---

n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>41</sup> Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>42</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil [COM(2025) 95 final].

<sup>43</sup> Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

vehículos de transporte de mercancías con un peso superior a 3,5 toneladas. Sin embargo, el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 permite a los Estados miembros eximir de este requisito a los vehículos mencionados en el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

- (6) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos. El cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 representa un esfuerzo significativo para los operadores y conductores de vehículos y ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería.
- (7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería con un peso inferior a 4,25 toneladas.
- (8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros eléctricos que se dediquen exclusivamente al transporte nacional.
- (9) A fin de reducir la carga que la instalación y el uso de un tacógrafo supone para los conductores no profesionales que conducen grandes autocaravanas con fines no comerciales y el efecto que ello puede tener en la demanda de dichos vehículos, las autoridades nacionales deben poder eximir dichos vehículos y usos de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y del uso del tacógrafo, siempre que no se ponga en peligro la consecución de los objetivos mencionados en el artículo 1 de dicho Reglamento.
- (10) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo permite la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que respecta al nivel sonoro y los sistemas de aviso acústico de vehículos, ya sea mediante el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>44</sup> o mediante los Reglamentos de las Naciones Unidas, como los Reglamentos n.º 138<sup>45</sup>, n.º 51<sup>46</sup> y n.º 59<sup>47</sup> de la CEPE. Con este sistema paralelo se corre el riesgo de provocar la fragmentación del mercado. Además, el Reglamento (UE) n.º 540/2014 ha quedado obsoleto debido a la falta de

---

<sup>44</sup> Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

<sup>45</sup> Reglamento n.º 138 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos silenciosos de transporte por carretera en lo relativo a su audibilidad reducida [2017/71] [DO L 9 de 13.1.2017, p. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)].

<sup>46</sup> Reglamento n.º 51 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor por lo que respecta a sus emisiones sonoras [2018/798] (DO L 138 de 4.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

<sup>47</sup> Reglamento n.º 59 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas silenciadores de recambio [2025/844] (DO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

actualizaciones en comparación con los tres Reglamentos de la CEPE mencionados anteriormente. A fin de garantizar un marco coherente y la plena armonización con los Reglamentos de las Naciones Unidas, debe derogarse el Reglamento (UE) n.º 540/2014 y modificarse el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 para permitir que únicamente se cumplan los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicables.

- (11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión<sup>48</sup> y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión<sup>49</sup>]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a la Comisión en el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y *hardware* de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.
- (12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (período transitorio más largo para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.
- (13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños, debe tenerse en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos en comparación con vehículos más pesados y costosos.

---

<sup>48</sup> Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

<sup>49</sup> Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

- (14) Como se anunció en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, la Comisión debe publicar una Recomendación de la Comisión con opciones de sistemas de incentivos que hayan demostrado su eficacia a la hora de promover la adopción de vehículos de cero emisiones y que cumplan las normas de competencia. Las recomendaciones a los Estados miembros de medidas fiscales (es decir, subvenciones a la compra, exenciones fiscales, exención del peaje de carretera) y no fiscales (es decir, asignación de derechos de estacionamiento basados en el tamaño, infraestructuras de recarga específicas, etc.) también podrían basarse en la nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños.
- (15) El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 92/6/CEE<sup>50</sup> del Consejo, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, exige la instalación y la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en los vehículos de las categorías N2 y N3. Con arreglo a dicho artículo, tales vehículos solo pueden utilizarse en carretera si están equipados con un dispositivo de limitación de velocidad. El requisito de instalación se ha integrado en la legislación sobre homologación de tipo de los vehículos de motor mediante el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (16) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144. Este requisito impone costes innecesarios a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, lo que ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros de cero emisiones. Procede, por tanto, eximir a los vehículos de cero emisiones de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad.
- (17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a  $-7\text{ °C}$ ) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de  $-7\text{ °C}$  a  $38\text{ °C}$ ). Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción.
- (18) El anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 exige que, para los ensayos de motores de vehículos pesados, se realicen ensayos de demostración respecto de todos los combustibles aplicables dentro de cada tipo de vehículo. A fin de reducir

---

<sup>50</sup> Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

significativamente los costes administrativos relacionados con dichos ensayos sin comprometer las normas medioambientales, procede introducir los requisitos de ensayo al nivel de categoría de vehículo en los cuadros 1, 2, 3, 4, 7 y 8 de dicho anexo V.

- (19) El Reglamento (UE) 2024/1257 introduce sistemas de monitorización a bordo (MAB) y dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía eléctrica (MABCC), cuyo objetivo es facilitar los controles de cumplimiento en tiempo real, la labor de armonización, la supervisión de los ciclos de vida, la reducción de los gastos de ensayo y la racionalización de las medidas de ejecución. Con el fin de recibir, tratar y almacenar eficazmente los datos MAB y MABCC, es necesario aclarar que la facultad de la Comisión para adoptar medidas de ejecución también abarca la adopción de los métodos y requisitos necesarios para supervisar la conformidad de los tipos de vehículos.
- (20) En aras de la claridad jurídica, tras la derogación del Reglamento (UE) n.º 540/2014, que contenía una disposición por la que se deroga la Directiva 70/157/CEE del Consejo<sup>51</sup>, es necesario prever en el presente Reglamento la derogación de la Directiva 70/157/CEE del Consejo. A fin de que los fabricantes de vehículos dispongan de tiempo suficiente para ajustar sus procesos de producción, conviene establecer un período transitorio durante el cual los vehículos puedan seguir homologándose de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 540/2014.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

##### Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006

El artículo 13, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, se modifica como sigue:

- 1) Se inserta la letra *f bis*) siguiente:  
«*f bis*) vehículos destinados al transporte de mercancías y propulsados mediante electricidad cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;».
- 2) Se añade la letra *s*) siguiente:  
«*s*) autocaravanas, tal como se definen en el punto 5.1 de la parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para el transporte no comercial.».

#### *Artículo 2*

##### Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/858

El Reglamento (UE) 2018/858 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 5, se inserta el apartado 4 siguiente:

---

<sup>51</sup> Directiva 70/157/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor (DO L 42 de 23.2.1970, p. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

«4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y *hardware* de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.».

- 2) Los anexos I y II se modifican de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

### *Artículo 3*

#### Modificación del Reglamento (UE) 2019/2144

En el artículo 9 del Reglamento (UE) 2019/2144 se añade el apartado 5 *bis* siguiente:

«5 *bis*. No se exigirá que los vehículos de la categoría N<sub>2</sub> propulsados mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.».

### *Artículo 4*

#### Modificaciones del Reglamento (UE) 2024/1257

El Reglamento (UE) 2024/1257 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 14, apartado 4, la letra j) se sustituye por el texto siguiente:  
«j) los métodos, requisitos y ensayos, incluidos los umbrales de cumplimiento, para garantizar el rendimiento de los dispositivos MABCC, los sistemas DAB y MAB y los sensores de tales dispositivos y sistemas, en lo que respecta a la comunicación al exterior de los datos registrados por dichos dispositivos y sistemas, también a efectos de monitorizar la conformidad de los tipos de vehículos;».
- 2) El anexo V se modifica con arreglo al anexo I del presente Reglamento.

### *Artículo 5*

#### Derogaciones

1. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 540/2014.
2. Queda derogada la Directiva 70/157/CEE con efecto a partir del 1 de julio de 2027.

### *Artículo 6*

#### Disposición transitoria

Los certificados de conformidad de vehículos nuevos fabricados después del [OP: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y homologados antes del 1 de julio de 2028 de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 540/2014 seguirán siendo válidos para los fines de los artículos 48 y 49 del Reglamento (UE) 2018/858.

## *Artículo 7*

### Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del [veinte días tras su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*]. No obstante, el artículo 3 será aplicable a partir del... [fecha de transposición de la propuesta por la que se modifica la Directiva 92/6].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*La Presidenta/El Presidente*

*Por el Consejo*  
*La Presidenta/El Presidente*

## FICHA LEGISLATIVA DE FINANCIACIÓN Y DIGITAL

1.	MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA .....	3
1.1.	Denominación de la propuesta/iniciativa .....	3
1.2.	Ámbito(s) afectado(s).....	3
1.3.	Objetivo(s) .....	3
1.3.1.	Objetivo(s) general(es).....	3
1.3.2.	Objetivo(s) específico(s) .....	3
1.3.3.	Resultado(s) e incidencia esperados.....	3
1.3.4.	Indicadores de rendimiento .....	3
1.4.	La propuesta/iniciativa se refiere a: .....	4
1.5.	Justificación de la propuesta/iniciativa .....	4
1.5.1.	Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa.....	4
1.5.2.	Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada. ....	4
1.5.3.	Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores .....	4
1.5.4.	Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados .....	5
1.5.5.	Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución.....	5
1.6.	Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera.....	6
1.7.	Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s).....	6
2.	MEDIDAS DE GESTIÓN .....	8
2.1.	Disposiciones en materia de seguimiento e informes .....	8
2.2.	Sistema(s) de gestión y de control .....	8
2.2.1.	Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos .....	8
2.2.2.	Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos .....	8
2.2.3.	Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre) .....	8
2.3.	Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades .....	9
3.	INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA ..	10

3.1.	Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) .....	10
3.2.	Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos.....	12
3.2.1.	Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos.....	12
3.2.1.1.	Créditos procedentes del presupuesto aprobado .....	12
3.2.1.2.	Créditos procedentes de ingresos afectados externos .....	17
3.2.2.	Resultados estimados financiados con créditos operativos.....	22
3.2.3.	Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos.....	24
3.2.3.1.	Créditos procedentes del presupuesto aprobado .....	24
3.2.3.2.	Créditos procedentes de ingresos afectados externos .....	24
3.2.3.3.	Total de los créditos .....	24
3.2.4.	Necesidades estimadas de recursos humanos .....	25
3.2.4.1.	Financiadas con el presupuesto aprobado .....	25
3.2.4.2.	Financiadas con ingresos afectados externos.....	26
3.2.4.3.	Necesidades totales de recursos humanos.....	26
3.2.5.	Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital.....	28
3.2.6.	Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente .....	28
3.2.7.	Contribución de terceros .....	28
3.3.	Incidencia estimada en los ingresos .....	29
4.	DIMENSIONES DIGITALES.....	29
4.1.	Obligaciones con repercusión digital .....	30
4.2.	Datos .....	30
4.3.	Soluciones digitales.....	31
4.4.	Evaluación de la interoperabilidad.....	31
4.5.	Medidas de apoyo a la digitalización.....	32

**1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

**1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa**

**1.2. Ámbito(s) afectado(s)**

**1.3. Objetivo(s)**

*1.3.1. Objetivo(s) general(es)*

*1.3.2. Objetivo(s) específico(s)*

Objetivo específico n.º

*1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados*

*Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/grupos destinatarios.*

*1.3.4. Indicadores de rendimiento*

*Especificar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.*

**1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a:**

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria<sup>52</sup>
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

**1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa**

*1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa*

---

<sup>52</sup> Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para la intervención de la UE (*ex ante*) [...]

Valor añadido de la UE que se prevé generar (*ex post*) [...]

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

--

1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

--

1.5.5. *Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución*

--

## 1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera

### Duración limitada

- en vigor desde [el DD.MM.]AAAA hasta [el DD.MM.]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

### Duración ilimitada

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

## 1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

### Gestión directa por la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

### Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de competencias de ejecución del presupuesto en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se refieren los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que estén dotados de garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a los cuales se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la política exterior y de seguridad común, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificados en el acto de base pertinente;
- organismos establecidos en un Estado miembro, que se rijan por el Derecho privado de un Estado miembro o el Derecho de la Unión y reúnan las condiciones para que se les encomiende, de conformidad con las normas sectoriales específicas, la ejecución de fondos de la Unión o garantías presupuestarias, en la medida en que estén controlados por organismos de Derecho público o por organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público y estén dotados de unas garantías financieras suficientes, en forma de responsabilidad solidaria de los organismos controladores o garantías financieras equivalentes, que podrán limitarse, para cada acción, al importe máximo de la ayuda de la Unión.

Observaciones



**2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

**2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes**

--

**2.2. Sistema(s) de gestión y de control**

2.2.1. *Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

--

2.2.2. *Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

--

2.2.3. *Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

--

**2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades**

--

### 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

*En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND <sup>53</sup> .	de países de la AELC <sup>54</sup>	de países candidatos y candidatos potenciales <sup>55</sup>	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

*En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

<sup>53</sup> CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

<sup>54</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>55</sup> Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

### 3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos operativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos operativos, tal como se explica a continuación

##### 3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual		Número					
DG: <.....>			Año	Año	Año	Año	Total MFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					0,000
	Pagos	(2a)					0,000
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					0,000
	Pagos	(2b)					0,000
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		(3)					0,000
TOTAL de los créditos para la DG <.....>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Año	Año	Año	Año	Total MFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					0,000
	Pagos	(2a)					0,000
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					0,000

	Pagos	(2b)						0,000
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos								
Línea presupuestaria		(3)						0,000
<b>TOTAL de los créditos para la DG &lt;.....&gt;</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Año	Año	Año	Año	<b>Total MFP 2021-2027</b>	
			2024	2025	2026	2027		
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA &lt;....&gt; del marco financiero plurianual</b>	Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	Número	
--	--------	--

DG: <.....>			Año	Año	Año	Año	Total MFP
			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					0,000
	Pagos	(2a)					0,000
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					0,000
	Pagos	(2b)					0,000

Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		(3)					0,000
<b>TOTAL de los créditos para la DG &lt;.....&gt;</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					0,000
	Pagos	(2a)					0,000
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					0,000
	Pagos	(2b)					0,000

Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		(3)					0,000
<b>TOTAL de los créditos para la DG &lt;.....&gt;</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA &lt;....&gt;</b>	Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

del marco financiero plurianual		Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027	
• TOTAL de los créditos operativos (todas las rúbricas operativas)	Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las rúbricas operativas)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL de los créditos de las rúbricas 1 a 6</b>  del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»				
DG: <.....>		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL PARA LA DG &lt;.....&gt;</b>		<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
		Créditos				

DG: <.....>		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL PARA LA DG &lt;.....&gt;</b>		<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
		Créditos				

<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	(Total de compromisos = Total de pagos)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
<b>TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7</b>	Compromisos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
del marco financiero plurianual	Pagos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

3.2.1.2. *Créditos procedentes de ingresos afectados externos*

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número
---	--------

DG: <.....>			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					<b>0,000</b>
	Pagos	(2a)					<b>0,000</b>
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					<b>0,000</b>
	Pagos	(2b)					<b>0,000</b>
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		(3)					<b>0,000</b>
<b>TOTAL de los créditos para la DG &lt;.....&gt;</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Pagos	= 2a + 2b + 3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
DG: <.....>			Año	Año	Año	Año	Total MFP 2021-

			2024	2025	2026	2027	2027
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					0,000
	Pagos	(2a)					0,000
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					0,000
	Pagos	(2b)					0,000
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		(3)					0,000
<b>TOTAL de los créditos para la DG &lt;.....&gt;</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Año	Año	Año	Año	<b>Total MFP 2021-2027</b>
			2024	2025	2026	2027	
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA &lt;....&gt; del marco financiero plurianual</b>	Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	Número						

DG: <.....>	Año	Año	Año	Año	<b>Total MFP 2021-2027</b>	
	2024	2025	2026	2027		
Créditos operativos						
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)				0,000

	Pagos	(2a)						0,000
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)						0,000
	Pagos	(2b)						0,000
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos								
Línea presupuestaria		(3)						0,000
<b>TOTAL de los créditos para la DG &lt;.....&gt;</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Año	Año	Año	Año	Total MFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
Créditos operativos								
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)						0,000
	Pagos	(2a)						0,000
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)						0,000
	Pagos	(2b)						0,000
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos								
Línea presupuestaria		(3)						0,000
<b>TOTAL de los créditos para la DG &lt;.....&gt;</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Año	Año	Año	Año	Total MFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA &lt;....&gt;</b>	Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

del marco financiero plurianual		Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
• TOTAL de los créditos operativos (todas las rúbricas operativas)		Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las rúbricas operativas)			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 6</b> del marco financiero plurianual (importe de referencia)		Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>7</b>	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

DG: <.....>	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
• Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL PARA LA DG &lt;.....&gt;</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Créditos				

DG: <.....>	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
• Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL PARA LA DG &lt;.....&gt;</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Créditos				

<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	(Total de compromisos = Total de pagos)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027
<b>TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7</b>	Compromisos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Pagos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

3.2.2. *Resultados estimados financiados con créditos operativos (no completar en caso de agencias descentralizadas)*

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados	↓	Año 2024		Año 2025		Año 2026		Año 2027		Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase la sección 1.6)						TOTAL				
		RESULTADOS																		
	Tipo <sup>56</sup>	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>57</sup> ...																				
— Resultado																				
— Resultado																				

<sup>56</sup> Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, kilómetros de carreteras construidos, etc.).

<sup>57</sup> Tal como se describe en la sección 1.3.2. «Objetivo(s) específico(s)».

— Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																		
— Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
<b>TOTALES</b>																		

### 3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación

#### 3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

CRÉDITOS APROBADOS	Año	Año	Año	Año	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>RÚBRICA 7</b>					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Al margen de la RÚBRICA 7</b>					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL</b>					
	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.2. Créditos procedentes de ingresos afectados externos

INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS	Año	Año	Año	Año	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>RÚBRICA 7</b>					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Al margen de la RÚBRICA 7</b>					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL</b>					
	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.3. Total de los créditos

TOTAL CRÉDITOS APROBADOS + INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS	Año	Año	Año	Año	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>RÚBRICA 7</b>					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Al margen de la RÚBRICA 7</b>					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

### 3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación

#### 3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado

*Estimación que debe expresarse en equivalentes a jornada completa (EJC)*

CRÉDITOS APROBADOS		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027
<b>• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>					
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)		0	0	0	0
<b>• Personal externo (en EJC)</b>					
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.YY]	— en la sede	0	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7		0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 3.2.4.2. Financiadas con ingresos afectados externos

INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027
<b>• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>					
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)		0	0	0	0

Otras líneas presupuestarias (especificar)	0	0	0	0
<b>• Personal externo (en equivalentes a jornada completa)</b>				
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.YY]	— en la sede	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2.4.3. Necesidades totales de recursos humanos

TOTAL DE CRÉDITOS APROBADOS + INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS	Año	Año	Año	Año
	2024	2025	2026	2027
<b>• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>				
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)	0	0	0	0
<b>• Personal externo (en equivalentes a jornada completa)</b>				
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.YY]	— en la sede	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Personal necesario para dar efecto a la propuesta (en EJC):

	Procedente del personal actual disponible en los servicios de la Comisión	Personal adicional excepcional*		
		Financiado con cargo a la Rúbrica 7 o a Investigación	Financiado con cargo a la línea BA	Financiado con tasas
Empleos de			No procede	

plantilla				
Personal externo (AC, ENCS, INT)				

Descripción de las tareas que deben llevar a cabo:

Funcionarios y personal temporal	
Personal externo	

### 3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital

Obligatorio: en el cuadro que figura a continuación debe anotarse la mejor estimación de las inversiones relacionadas con la tecnología digital que conlleva la propuesta/iniciativa.

Con carácter excepcional, cuando sea necesario para la ejecución de la propuesta/iniciativa, deben presentarse los créditos de la rúbrica 7 en la fila correspondiente.

Los créditos de las rúbricas 1 a 6 deben reflejarse como «Gasto informático en programas operativos». Este gasto se refiere al presupuesto operativo que se utilizará para reutilizar, adquirir o desarrollar plataformas o herramientas informáticas directamente relacionadas con la ejecución de la iniciativa y las inversiones conexas (por ejemplo, licencias, estudios, almacenamiento de datos, etc.). La información proporcionada en este cuadro debe ser congruente con los datos consignados en la sección 4, «Dimensiones digitales».

TOTAL Créditos para fines digitales e informáticos	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021- 2027
<b>RÚBRICA 7</b>					
Gasto informático (institucional)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Al margen de la RÚBRICA 7</b>					
Gasto informático en programas operativos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.6. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).
- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

- requiere una revisión del MFP.

### 3.2.7. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total
Especificar el organismo de cofinanciación					
TOTAL de los créditos cofinanciados					

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
  - en los recursos propios
  - en otros ingresos
  - indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>58</sup>			
		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027
Artículo .....					

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Otras observaciones (por ejemplo, método o fórmula utilizada para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

<sup>58</sup> Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos menos la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.

#### 4. DIMENSIONES DIGITALES

##### 4.1. Obligaciones con repercusión digital

Referencia a la obligación	Descripción de la obligación	Agentes afectados por la obligación	Procesos de alto nivel	Categorías
Artículo apartado 1 2,	La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que modifiquen o completen el presente Reglamento a la hora de establecer requisitos técnicos para los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE), en lo que respecta a la interfaz de comunicación y <i>hardware</i> de dichos vehículos con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales	Comisión Europea Autoridades nacionales Agentes económicos	Intercambio de datos	Datos
Artículo apartado 1 4,	La Comisión adoptará medidas, en cooperación con los Estados miembros cuando sea necesario, para garantizar que los datos MAB y MABCC se reciban, traten y almacenen eficazmente de manera armonizada.	Comisión Europea Autoridades nacionales Agentes económicos	Intercambio de datos	Datos
Artículo apartado 2 4,	los métodos, medidas, requisitos y ensayos, incluidos los umbrales de cumplimiento, para garantizar el rendimiento de los dispositivos MABCC, los sistemas	Comisión Europea Autoridades nacionales Agentes económicos		Datos

	DAB y MAB y los sensores de tales dispositivos y sistemas, así como la comunicación al exterior de los datos registrados por dichos dispositivos y sistemas			
--	---	--	--	--

#### 4.2. Datos

Tipo de datos	Referencia a las obligaciones	Norma o especificación (si procede)
Datos relacionados con la comunicación de vehículos eléctricos puros (VEP) y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales	Artículo 2	La Comisión adoptará medidas para establecer las especificaciones técnicas.
Datos MAB y MABCC	Artículo 4	La Comisión adoptará medidas para establecer las especificaciones técnicas.

#### Armonización con la Estrategia Europea de Datos

*Explíquese cómo se armonizan las obligaciones con la Estrategia Europea de Datos*

La Comisión adoptará medidas para establecer la armonización con la Estrategia Europea de Datos.

#### Armonización con el principio de «solo una vez»

*Explíquese cómo se ha tomado en consideración el principio de «solo una vez» y cómo se ha estudiado la posibilidad de reutilizar los datos existentes*

El principio de «solo una vez» se tendrá en cuenta en los actos delegados.

*Explíquese en qué medida los datos de nueva creación son localizables, accesibles, interoperables y reutilizables, y cumplen normas de alta calidad*

Todos los detalles se describirán en los futuros actos delegados.

#### Flujos de datos

*Descripción general de los flujos de datos*

<b>Tipo de datos</b>	<b>Referencia a las obligaciones</b>	<b>Agentes que facilitan los datos</b>	<b>Agentes que reciben los datos</b>	<b>Desencadenante del intercambio de datos</b>	<b>Frecuencia (si procede)</b>
Datos relacionados con la comunicación de vehículos eléctricos puros (VEP) y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales	Artículo 2	Fabricantes de vehículos Gestores de red Otros agentes económicos	Fabricantes de vehículos Gestores de red Otros agentes económicos	//	//
Datos MAB y MABCC	Artículo 4	Fabricantes de vehículos	Comisión Europea  Estados miembros	//	//

#### 4.3. Soluciones digitales

<b>Solución digital</b>	<b>Referencia a las obligaciones</b>	<b>Principales funcionalidades asignadas</b>	<b>Organismo responsable</b>	<b>¿Cómo se garantiza la accesibilidad?</b>	<b>¿Cómo se tiene en cuenta la reutilizabilidad?</b>	<b>Uso de tecnologías de IA (si procede)</b>
Infraestructura armonizada de datos MAB/MABCC a escala	Artículo 4	La Comisión adoptará medidas para establecer las funcionalidades	Comisión Europea	Los requisitos de accesibilidad se tendrán en	Los requisitos de reutilizabilidad se tendrán en cuenta en	//

de la UE		des.		cuenta en las medidas.	las medidas.	
----------	--	------	--	------------------------	--------------	--

### Solución digital n.º 1

Política digital o sectorial (cuando proceda)	Explicación de cómo se armoniza con ella
<i>Reglamento de Inteligencia Artificial</i>	//
<i>Marco de ciberseguridad de la UE</i>	Se tendrá en cuenta en las medidas.
<i>Reglamento eIDAS</i>	Se tendrá en cuenta en las medidas.
<i>Pasarela digital única e IMI</i>	Se tendrán en cuenta en las medidas.
<i>Otras</i>	//

#### 4.4. Evaluación de la interoperabilidad

Servicio público digital o categoría de servicios públicos digitales	Descripción	Referencia a las obligaciones	Soluciones de la Europa Interoperable (NO PROCEDE)	Otras soluciones de interoperabilidad
Seguimiento racionalizado del comportamiento de los vehículos en condiciones reales con arreglo a Euro 7	Seguimiento racionalizado del comportamiento de los vehículos en condiciones reales con arreglo a Euro 7	Artículo 4	//	

### Servicio público digital n.º 1

Evaluación	Medida(s)	Posibles obstáculos restantes (si procede)
Armonización con las políticas digitales y sectoriales existentes		•
Medidas organizativas para la prestación sencilla de servicios públicos digitales	• Se establecerán en las medidas.	•

<b>transfronterizos</b>		
<b>Medidas adoptadas para garantizar el consenso en cuanto a los datos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se establecerán en las medidas.</li> </ul>	•
<b>Uso de especificaciones y normas técnicas abiertas acordadas en común</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se establecerán en las medidas.</li> </ul>	•

#### 4.5. Medidas de apoyo a la digitalización

<b>Descripción de la medida</b>	<b>Referencia a las obligaciones</b>	<b>Función de la Comisión</b> (si procede)	<b>Agentes que deben participar</b> (si procede)	<b>Calendario previsto</b> (si procede)
La Comisión adoptará medidas para establecer las especificaciones técnicas comunes.	Artículo 2 Artículo 4	La Comisión adoptará tales actos	Estados miembros Agentes económicos	//