



Bruselas, 27 de febrero de 2026  
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84  
ENV 160  
TRANS 96  
MI 173  
CODEC 308

---

---

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

---

---

**NOTA**

---

De: Secretaría General del Consejo  
A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

---

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL  
CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo  
relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>  
de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el  
que se deroga la Directiva 1999/94/CE  
– Debate de orientación

---

Con vistas al Consejo de Medio Ambiente del 17 de marzo de 2026, se remite en el anexo un documento de reflexión de la Presidencia con preguntas para los ministros sobre la propuesta.

Se invita al Comité de Representantes Permanentes a que tome nota del documento de reflexión y lo transmita al Consejo.

**Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el que se deroga la Directiva 1999/94/CE**

**– Debate de orientación –**

*– Documento de reflexión de la Presidencia con preguntas para los ministros –*

El 16 de diciembre de 2025, la Comisión presentó una propuesta de modificación del Reglamento sobre Normas de Comportamiento en materia de CO<sub>2</sub> de Turismos y Furgonetas Nuevos. La propuesta incluye también normas sobre el etiquetado de los vehículos. La propuesta forma parte del paquete del sector del automóvil destinado a apoyar las iniciativas del sector en la transición hacia una movilidad limpia. El paquete contiene también otras tres iniciativas legislativas (una sobre simplificación —«paquete ómnibus del sector del automóvil»—, una sobre la ecologización de las flotas de vehículos de empresa y una sobre una modificación específica de las normas de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados) y una Comunicación titulada «Estrategia “Impulsor de Baterías”».

La propuesta sigue al Plan de Acción Industrial para el Sector del Automóvil de marzo de 2025 y al diálogo estratégico con la industria y las principales partes interesadas del sector que se puso en marcha a principios de 2025.

Junto con las demás iniciativas relacionadas con el sector del automóvil, la propuesta tiene por objeto contribuir a abordar los principales retos para la competitividad de dicho sector en un contexto de rápida evolución tecnológica y aumento de la competencia, al tiempo que se mantiene el rumbo de la descarbonización. Según la evaluación de la Comisión, para la competitividad del sector del automóvil es esencial que la industria de la UE recupere el liderazgo en los vehículos de emisión cero. A este respecto, las disposiciones sobre las normas en materia de CO<sub>2</sub> son esenciales para proporcionar seguridad y previsibilidad a largo plazo a los inversores en toda la cadena de valor. Si bien la transición hacia vehículos de emisión cero sigue una tendencia al alza con una cuota del 17,4 % de vehículos eléctricos de batería en la UE en 2025<sup>1</sup>, su implantación sigue siendo desigual en los distintos Estados miembros.

---

<sup>1</sup> Comisión Europea, Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos.

Para responder a los desafíos a los que se enfrenta el sector del automóvil, la Comisión considera que puede elaborarse una estrategia más pragmática respecto de las normas de CO<sub>2</sub> sin cambiar la tendencia general hacia los vehículos de emisión cero. Por lo tanto, la propuesta tiene por objeto lograr un equilibrio entre la apertura de más flexibilidades y opciones tecnológicas para que los fabricantes cumplan sus objetivos de reducción de emisiones y la garantía de que el sector se mantiene firmemente en la senda de la movilidad de emisión cero.

La propuesta se enmarca además en el contexto general del marco posterior a 2030 para aplicar el objetivo climático para 2040 de reducción del 90 % recientemente adoptado con miras a que la UE logre la neutralidad climática de aquí a 2050. Los vehículos y las furgonetas representan, conjuntamente, cerca del 20 % del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE.

### **Estado de los trabajos en el Consejo**

La propuesta de modificación del Reglamento sobre Normas de Emisiones de CO<sub>2</sub> de Turismos y Furgonetas Nuevos se ha debatido en varias reuniones del Grupo «Medio Ambiente» y concluye una primera lectura completa de la propuesta. Así pues, el examen de la propuesta está en curso y varios Estados miembros siguen analizándola. Sin embargo, sobre la base de las observaciones preliminares, las opiniones difieren ampliamente en relación con la propuesta, tanto respecto de los objetivos propuestos, en particular los objetivos para 2035, como de la propuesta de introducir nuevas flexibilidades.

### **Temas para el debate**

A fin de proporcionar orientaciones para un examen más detallado de la propuesta, la Presidencia sugiere que los ministros aborden las cuestiones siguientes.

## Objetivos de reducción de emisiones para 2030 y 2035

La Comisión propone rebajar el objetivo de reducción de las emisiones de los gases de escape para 2030 de las furgonetas del 50 % al 40 %, habida cuenta de los retos particulares a los que se enfrentan los fabricantes de furgonetas como consecuencia de los obstáculos para la implantación de furgonetas de emisión cero.

En el caso de los turismos, se mantiene el objetivo de reducción del 55 % para 2030.

En relación con los objetivos para 2035 para turismos y furgonetas, la propuesta implica rebajar los objetivos de reducción de las emisiones de los gases de escape del 100 % al 90 % en comparación con el objetivo de 2021 para todo el parque de la UE, a fin de permitir a los fabricantes cumplir sus objetivos con una gama más amplia de opciones tecnológicas y, así, apoyar un enfoque más tecnológicamente neutro. Sin embargo, los fabricantes tendrán que compensar hasta el 10 % de sus emisiones restantes mediante el uso de créditos de combustibles renovables sostenibles o créditos de acero hipocarbónico, con lo que se mantendría el objetivo de neutralidad climática.

## Nuevas flexibilidades en forma de créditos para lograr los objetivos

Se proponen tres nuevos tipos de créditos:

1. hasta 2034, supercréditos para coches pequeños de emisión cero «fabricados en la UE»;
2. a partir de 2035, créditos de combustibles renovables sostenibles;
3. a partir de 2035, créditos de acero hipocarbónico «fabricado en la UE».

Los **supercréditos** para coches pequeños de emisión cero tienen por objeto incentivar el desarrollo de un mercado masivo de coches pequeños eléctricos y asequibles fabricados en la UE. La fabricación de un coche eléctrico pequeño contará como 1,3 vehículos. Debe definirse el término «coche pequeño de emisión cero» en la propuesta de modificación del Reglamento sobre la Homologación de Tipo como parte del paquete omnibus del sector del automóvil.

Los **créditos de combustibles renovables sostenibles y de acero hipocarbónico** ofrecerán más opciones de cumplimiento a los fabricantes más allá del enfoque de las emisiones de gases de escape y mejorarán la neutralidad tecnológica. Sin embargo, entre otras cosas, a fin de garantizar inversiones suficientes continuas en vehículos de emisión cero, se propone limitar estas flexibilidades al 10 % del objetivo de 2021 para todo el parque de la UE.

Los **créditos de combustibles renovables sostenibles** no son específicos para los fabricantes, pero les permitirán compensar hasta el 3 % del objetivo de 2021 para todo el parque de la UE, en función de la disponibilidad de estos combustibles en el mercado. Dentro del límite del 3 %, se introduce un sublímite máximo del 1 % para la compensación por determinados tipos de biocarburantes y biogás de determinadas materias primas. Los créditos de combustibles apoyarán las inversiones en el desarrollo de la cadena de valor de los combustibles renovables sostenibles y esos combustibles seguirán desempeñando un papel en la descarbonización del transporte, en particular del parque automovilístico existente.

Los **créditos de acero hipocarbónico** propuestos tienen por objeto incentivar el uso de acero hipocarbónico fabricado en la UE en la producción de vehículos y crear un mercado líder en este ámbito. Esos créditos permitirán a los fabricantes compensar hasta un 7 % del objetivo de 2021 para todo el parque de la UE.

En el caso de las tres flexibilidades, la Comisión propone limitar la formación de agrupaciones con fines de cumplimiento únicamente a las agrupaciones en las que todos los fabricantes que la compongan formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.

## **Preguntas para los ministros**

*La Presidencia invita a los ministros a reflexionar en torno a las siguientes preguntas:*

- 1. La Comisión propone reducir los objetivos para 2035 al 90 % en combinación con la introducción de mecanismos de crédito para los combustibles sostenibles y el acero hipocarbónico fabricado en la UE para compensar las emisiones restantes. ¿Qué opina del marco modificado propuesto con vistas a lograr la consecución de los objetivos climáticos de la UE, la mejora de la neutralidad tecnológica y la competitividad del sector del automóvil?*
  - 2. ¿Cuál es su opinión sobre las flexibilidades propuestas para ayudar a que los fabricantes alcancen sus objetivos para 2030 y 2035?*
-