

Bruselas, 6 de marzo de 2025
(OR. en)

6843/25

COMPET 126
IND 60
POLCOM 45
RECH 88
CLIMA 59
ENER 60
ENV 129
TELECOM 77
TRANS 57
EMPL 76
SOC 112
COH 16
ECOFIN 249
FISC 49
ENT 29

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	6 de marzo de 2025
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2025) 95 final
Asunto:	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

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 95 final.

Adj.: COM(2025) 95 final



Bruselas, 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**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

1. Introducción

La industria automovilística es un motor clave para la prosperidad de Europa y una parte esencial de su identidad. Los fabricantes europeos han sido líderes mundiales desde la invención del automóvil, con la producción de marcas icónicas que han establecido altos estándares tanto en la innovación como en la excelencia. Hoy, el sector representa 1 billón EUR del PIB, un tercio de la inversión privada en investigación y desarrollo de la UE y da empleo directo e indirecto a 13 millones de europeos. En cuanto a los vehículos comerciales, los fabricantes europeos de camiones representan más del 40 % del mercado mundial¹. El liderazgo de la industria automovilística europea despierta admiración en todo el mundo.

Actualmente, el sector está experimentando una transformación estructural a una velocidad y de una magnitud sin precedentes. La transición hacia una movilidad limpia se está acelerando. En 2024, uno de cada cinco coches vendidos en el mundo ya era eléctrico. Al mismo tiempo, la rápida integración de las tecnologías digitales, como la IA, el *software*, los sensores y dispositivos de comunicación, junto con la creciente importancia de los servicios digitales y la conectividad, están transformando el sector. **Es imperativo que la industria automovilística europea no solo navegue por la transición hacia vehículos de cero emisiones, conectados y cada vez más automatizados, sino que también configure dicha transición.**

Mientras afronta esta transición, nuestra industria automovilística también tiene por delante serios retos de competitividad. Se enfrenta a riesgos en la cadena de suministro mundial y a la dependencia de las importaciones de materias primas y baterías, a una dependencia aún demasiado grande de los combustibles fósiles, a la feroz competencia por el talento, a diferencias de costes en insumos clave y a un contexto geopolítico cada vez más volátil. Las empresas europeas corren el riesgo de quedarse atrás en tecnologías estratégicas clave como las baterías, el *software*, los sistemas de infoentretenimiento y la conducción autónoma, y a menudo tienen menos control directo sobre muchos insumos de materias primas, mientras que los competidores extranjeros suelen contar con el apoyo de estrategias industriales asertivas y reciben apoyo estatal de diversas formas.

Este es un momento crucial para la industria automovilística europea: es necesario actuar con decisión y la Unión Europea (UE) se ha comprometido a apoyar al sector en su transición.

Ese es el propósito de este Plan de Acción, que se basa en la Brújula para la Competitividad, el Pacto por una Industria Limpia y, en las últimas semanas, una amplia serie de consultas, dirigidas por la Presidenta de la Comisión y varios de sus miembros, en las que participaron activamente más de cien organizaciones². En él se establecen medidas concretas para ayudar a garantizar la competitividad mundial de la industria automovilística europea y mantener una base sólida de producción europea a través de **actuaciones en cinco ámbitos clave**: 1) innovación y digitalización, 2) movilidad limpia, 3) competitividad y resiliencia de la cadena de suministro, 4) capacidades y dimensión social, y 5) igualdad de condiciones y entorno empresarial.

2. Los cinco pilares del Plan de Acción del Automóvil

¹ Statista Market Insights, enero de 2025.

² Estas consultas, que se llevaron a cabo entre el 30 de enero y el 20 de febrero, se complementaron con una consulta pública abierta, que recibió más de 1 900 respuestas.

2.1 Innovación y digitalización

Para ser competitiva a escala mundial, la industria automovilística europea debe recuperar urgentemente una posición de liderazgo en la transición hacia unos vehículos conectados y autónomos compatibles con *software* y que utilicen inteligencia artificial. La experiencia del conductor y del pasajero en el vehículo está cada vez más definida por el *software*, con nuevas aplicaciones, como la conducción automatizada y autónoma, la comunicación y el infoentretenimiento, que desempeñan un papel más importante. Estos elementos se convierten rápidamente en diferenciadores estratégicos clave en los que los fabricantes de vehículos (fabricantes de equipos originales) deben destacar, pero en los que actualmente corren el riesgo de quedarse atrás frente a sus competidores extranjeros.

Promover la conducción autónoma e impulsar el mercado único de vehículos autónomos

La tecnología de conducción autónoma será un factor determinante para la competitividad y representará una parte significativa del valor añadido futuro. Se espera que genere un valor añadido para el sector automovilístico de hasta 400 000 millones EUR de aquí a 2035.

Bancos de pruebas para la conducción autónoma

En la UE, las condiciones para las pruebas en carretera y las operaciones comerciales de vehículos totalmente autónomos son menos favorables que en EE. UU. y China. Esto otorga a los competidores de estas jurisdicciones una ventaja significativa.

Para impulsar la preparación del mercado y la comercialización de vehículos autónomos, la Comisión trabajará con los Estados miembros para establecer rápidamente al menos tres **bancos de pruebas transfronterizos a gran escala y los pertinentes espacios controlados de pruebas, así como Corredores Europeos de Conducción Automatizada**. Podrían incluirse ciudades de tamaño medio dispuestas a desempeñar un papel pionero. Estos bancos de pruebas permitirán el despliegue piloto a escala de vehículos autónomos, tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías. La Comisión también se compromete a seguir evaluando el potencial de integración de los vehículos automatizados en el sistema de transporte mediante la comunicación entre vehículos e infraestructuras.

Hacia un mercado único para la conducción autónoma

En la actualidad, el entorno normativo de la movilidad conectada y autónoma se encuentra fragmentado. Son pocos los Estados miembros que cuentan con normas nacionales de tráfico que permitan la circulación de vehículos autónomos en sus carreteras, lo que bloquea el potencial del mercado único para la conducción autónoma. Es crucial la cooperación entre todos aquellos que desarrollan y construyen esos vehículos, así como los operadores de infraestructuras viarias y los gestores de infraestructuras. Se necesita un **marco más armonizado y una gobernanza a escala de la UE** para aprovechar las ventajas de nuestro mercado único y facilitar el rápido despliegue de la movilidad conectada y autónoma. La Comisión tomará medidas para alcanzar este objetivo.

La Comisión seguirá desarrollando, con carácter prioritario, el **marco regulador para los vehículos autónomos**, empezando por **permitir la homologación de series ilimitadas de vehículos con sistemas de aparcamiento automatizado en 2025 y más casos de uso** (por ejemplo, el transporte de mercancías de punto a punto) **en 2026**, lo que garantizará su seguridad. Además, la Comisión **elaborará normas perfeccionadas para apoyar más adecuadamente las pruebas previas al despliegue de ADS** (sistemas de conducción automatizada) y **de ADAS**

(sistemas avanzados de asistencia al conductor) **en las vías públicas**. Las pruebas de tecnologías ADAS y ADS innovadoras en las vías públicas de Europa suelen requerir permisos basados en exenciones de las normas nacionales, lo que exige múltiples aprobaciones en los distintos Estados miembros. La Comisión **propondrá procedimientos armonizados de aprobación de admisiones a principios de 2026 para facilitar todas las pruebas de ADAS y ADS en vías abiertas en toda la UE.**

Acciones emblemáticas:

Establecimiento de bancos de pruebas transfronterizos a gran escala para vehículos autónomos a partir de 2026.

Impulsar el marco regulador y la integración del mercado único para la conducción autónoma europea: i) con normas sobre series ilimitadas de vehículos con sistemas de conducción automatizada de aquí a 2026; ii) normas armonizadas para las pruebas de ADAS y ADS en la vía pública de aquí a 2026; iii) y normas armonizadas para el despliegue en toda la UE.

Impulsar el desarrollo del vehículo europeo conectado y automatizado del futuro

Los chips, el *software* y la IA son los tres ingredientes básicos del vehículo conectado y automatizado del futuro. Aunque los fabricantes y proveedores europeos de vehículos representan el 45 % de las inversiones mundiales en I+D en el sector automovilístico, se enfrentan en este campo a empresas tecnológicas y a nuevos actores «nativos digitales» del sector automovilístico de fuera de Europa. Para evitar nuevas dependencias, así como la pérdida de valor añadido y empleo que se van al extranjero, la **UE debe desarrollar sus propias capacidades industriales relativas al *software* y al *hardware* informático necesarios para obtener vehículos limpios, conectados y automatizados**. Esto incluye garantizar que este *software* y el equipamiento estén diseñados para utilizar datos y servicios basados en el espacio para la navegación, el posicionamiento de alta precisión, la observación de la Tierra y la conectividad segura proporcionados por los sistemas de la UE Galileo/EGNOS, Copernicus y, próximamente, IRIS, respectivamente.

Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autónomos

Es necesaria una estrecha colaboración entre los actores europeos, en el marco de las normas de competencia de la UE, para desarrollar componentes de *hardware* digital y *software* compartidos. Esto permitiría lograr un importante ahorro de recursos. Los fabricantes de automóviles podrían acelerar el desarrollo de tecnologías comunes y destinar los recursos a aquellos elementos que proporcionan una experiencia diferenciadora para el cliente.

Por ello, la Comisión pondrá en marcha sin demora la ***Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autónomos***, basándose en el trabajo preparatorio realizado en la [iniciativa europea «Vehículos del Futuro»](#) y en las [asociaciones de Horizonte Europa relacionadas con la automoción](#), en particular 2Zero, CCAM y la Empresa Común para los Chips. Reunirá a una masa crítica de partes interesadas del sector automovilístico europeo, incluidas las pymes, para dar forma al desarrollo de la próxima generación de vehículos, centrándose en elementos de arquitectura comunes, componentes europeos de *hardware* y *software* compartidos, así como en su normalización. Basándose en una hoja de ruta de innovación conjunta, la Alianza llevará a cabo las siguientes actividades clave:

- ***Desarrollar una plataforma de software para los vehículos definidos por software:*** La Alianza desarrollará una plataforma abierta a escala de la UE para vehículos definidos por *software* basada en componentes de *software* de código abierto de última generación, así como interfaces, normas y herramientas.
- ***Desarrollar una arquitectura informática de a bordo para los vehículos definidos por software:*** La conducción autónoma requiere una alta capacidad informática centralizada a

bordo. La Alianza desarrollará una plataforma informática preparada para el futuro que sea adaptable, flexible, eficiente desde el punto de vista energético y capaz de funcionar en tiempo real, y en la que se irán integrando procesadores más avanzados, incluidos chips de IA, garantizando al mismo tiempo que los vehículos definidos por *software* sigan siendo escalables y fáciles de actualizar.

- **Desarrollar soluciones innovadoras de IA para la industria automovilística:** Desarrollar modelos y algoritmos generativos de IA específicos del sector que permitan, por ejemplo, la conducción autónoma, la optimización del funcionamiento de los vehículos conectados en la infraestructura de transporte y recarga, y la gestión eficaz de las baterías o el mantenimiento predictivo impulsado por la IA.
- **Crear una instalación piloto distribuida a gran escala en 2026/2027:** La instalación servirá como espacio de colaboración para la industria en materia de **vehículos definidos por software e ingeniería de IA** y como banco de pruebas para la innovación en capas de aplicación.
- **Acelerar la transición hacia la conducción autónoma:** Desarrollar y ofrecer una ambiciosa hoja de ruta tecnológica para el desarrollo de componentes (*software* y *hardware*) compartidos para el sistema de conducción autónoma (ADS).

La Alianza es un potente mecanismo para acelerar la cooperación transfronteriza de la industria europea en materia de innovación, desarrollo y primer despliegue industrial de tecnologías de conducción conectada y autónoma. La Comisión está dispuesta a proporcionar, a petición de la industria, orientación sobre la forma en que la puesta en común de datos de automoción para permitir el avance de la IA en la conducción autónoma puede llevarse a cabo de conformidad con la legislación en materia de competencia. La Comisión también apoyará el trabajo técnico en curso de los Estados miembros para identificar un posible proyecto importante de interés común europeo (**PIICE) para vehículos limpios, conectados y autónomos**, garantizando al mismo tiempo que sea accesible a las pymes innovadoras.

Tecnología de baterías de próxima generación

Los competidores extranjeros están invirtiendo importantes recursos financieros y humanos en la I+D de la futura tecnología de baterías, con un amplio apoyo estatal. La UE está otorgando especial importancia a la innovación en baterías a través de la asociación de Horizonte Europa **BATT4EU**. Este enfoque sigue siendo importante. La Comisión apoyará **toda la cadena de valor europea de las baterías de próxima generación, incluido el reciclado**, en estrecha colaboración con asociaciones de fabricación avanzada y materiales avanzados. Para los años 2025 a 2027, el presupuesto específico será de unos 350 millones EUR, como parte de la contribución global de Horizonte Europa al sector automovilístico.

Financiación en el marco de Horizonte Europa

Las actividades de la Alianza, así como la tecnología de baterías de próxima generación, contarán con el apoyo de inversiones públicas y privadas conjuntas en el marco de las asociaciones pertinentes de Horizonte Europa. El Programa pondrá a disposición del sector automovilístico 1 000 millones EUR para el período 2025-2027, incluidas actividades pertinentes financiadas a través del Consejo Europeo de Innovación. En el futuro, las asociaciones dedicadas a actividades

específicas podrían reunirse en una empresa común específica para el sector automovilístico. Esto se entiende sin perjuicio del paquete de la próxima propuesta del MFP.

Catalizar las inversiones privadas para aumentar la innovación en Europa

Tal como se anunció en la Brújula para la Competitividad y en el Pacto por una Industria Limpia, la Comisión colaborará con el grupo del Banco Europeo de Inversiones y con inversores privados para desplegar un **programa de inversión TechEU** que contribuya a reducir la brecha de financiación de la innovación revolucionaria, a reforzar la capacidad industrial de Europa y la expansión de las empresas que invierten en tecnologías innovadoras en sinergia con la cartera de proyectos pertinentes del Consejo Europeo de Innovación. En el sector automovilístico, TechEU podría apoyar inversiones en I+D+i para futuras tecnologías estratégicas, digitalización, aplicación de la IA, junto con el despliegue de capacidades industriales avanzadas relativas a la fabricación y a la cadena de suministro, así como la ampliación de tecnologías estratégicas y competitivas por parte de los fabricantes de equipos originales de automoción, los proveedores y las empresas de tecnología innovadora, incluida la creación de la cadena de suministro de tecnologías de celdas de batería.

Acciones emblemáticas:

Establecer la Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autónomos en 2025.

Facilitar la investigación y la innovación para la movilidad conectada y automatizada y desarrollar tecnologías de baterías de próxima generación a través de Horizonte Europa.

Otras acciones:

Trabajar con el grupo del Banco Europeo de Inversiones y el sector privado para desplegar el programa de inversión TechEU en ampliaciones, incluida la creación de la cadena de suministro de tecnologías de celdas de batería.

Ciberseguridad

Los componentes de *hardware* y *software* de los vehículos conectados y automatizados tienen serias repercusiones para la seguridad. La Comisión **hará un seguimiento de la evaluación en curso de los riesgos de ciberseguridad en los vehículos conectados en virtud de la Directiva SRI 2 con medidas concretas**, incluso, si es necesario, en el marco regulador de los vehículos de motor, y explorará formas de construir una cadena de valor industrial europea para los componentes críticos. Paralelamente, en consonancia con la estrategia de seguridad económica de la UE, la Comisión, en diálogo con sus socios internacionales y, en particular, el G7, desarrollará una visión compartida de los riesgos de ciberseguridad y las posibles medidas de mitigación relacionadas con los vehículos conectados. Esto es importante para evitar una mayor fragmentación del mercado mundial. También desarrollará normas de seguridad económica para hacer frente a los riesgos de la cadena de suministro, como la dependencia excesiva, la instrumentalización, el exceso de capacidad, los riesgos tecnológicos, la ciberseguridad o los riesgos de seguridad.

Otras acciones:

Seguir trabajando para lograr una ciberseguridad suficiente sin comprometer la innovación ni la comercialización.

Desarrollar normas de seguridad económica.

Acceso a los datos, funciones y recursos de los vehículos

Los vehículos conectados y digitales crearán nuevas fuentes de ingresos importantes y valor económico a partir de los datos de los vehículos. En cierta medida, este potencial ya se ha desbloqueado con la Ley de Datos, que permite acceder a los datos de los dispositivos conectados, como los vehículos, a petición del usuario, así como con la Directiva sobre fuentes de energía renovables, que permite acceder a los datos relacionados con las baterías.

Sin embargo, debido a las muchas especificidades de los vehículos de motor conectados y a su potencial para abrir nuevas oportunidades de negocio, incluida la recarga bidireccional e inteligente, se necesitan medidas complementarias. Por lo tanto, la Comisión **tomará las medidas adecuadas** para permitir que **todo** el ecosistema del automóvil **aproveche los beneficios de los datos procedentes de los vehículos conectados**, en particular mediante la aplicación de la Ley de Datos y las **orientaciones sobre los datos de a bordo de los vehículos** que se publicarán al inicio de la aplicación de la Ley de datos. Una vez evaluados los efectos de la Ley de Datos, la Comisión estudiará nuevas medidas, incluida una propuesta legislativa sobre el acceso a los datos de a bordo de los vehículos y la posibilidad de crear una plataforma europea de datos de automoción. En este contexto, también tendrá en cuenta las consideraciones relativas a la ciberseguridad, incluido el acceso remoto a los datos.

La Comisión también está evaluando si el actual **marco de competencia de la UE relativo a los acuerdos verticales en los mercados posventa de la automoción** (el Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor) sigue siendo adecuado para su finalidad, incluso en un contexto de digitalización.

Acciones emblemáticas:

Medidas adecuadas sobre el acceso a los datos, las funciones y los recursos de los vehículos, incluidas orientaciones sobre la Ley de Datos y, si procede, una propuesta legislativa sobre el acceso a los datos de los vehículos.

Revisión del Reglamento de exención por categorías en el sector de los vehículos de motor y de las directrices complementarias.

2.2 Movilidad limpia

El transporte por carretera sigue representando alrededor de una cuarta parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE. Para que Europa alcance su objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050, las emisiones del transporte deberán reducirse en un 90 % para esa fecha. Y para garantizar un éxito comercial continuado, también es fundamental que los fabricantes europeos de equipos originales, que ya están realizando grandes inversiones en tecnologías de cero emisiones, recuperen el liderazgo tecnológico y de producto en vehículos de cero emisiones. Los vehículos de cero emisiones ya representan una parte significativa de las ventas mundiales y, con el tiempo, serán el segmento de mercado dominante. Un factor crucial para lograrlo es un mercado nacional sólido apoyado por infraestructuras adecuadas en todos los territorios.

Normas de emisiones

La transición hacia una movilidad limpia por carretera está respaldada por las normas de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas nuevos y para vehículos pesados nuevos, que establecen objetivos de reducción de emisiones progresivamente más elevados para los fabricantes. Estas

normas proporcionan seguridad y previsibilidad a largo plazo para los inversores en toda la cadena de valor, al tiempo que permiten un plazo suficiente para una transición justa. En la actualidad, hay cerca de 6 millones de vehículos de cero emisiones en las carreteras europeas, pero aún es necesario un aumento significativo para alcanzar los objetivos de 2035 y 2040.

La demanda de vehículos eléctricos de batería ha sido últimamente más baja de lo previsto. Tras multiplicarse por seis de 2019 a 2023, las ventas de vehículos eléctricos de batería en la UE disminuyeron ligeramente un 5,6 % entre 2023 y 2024, con cuotas de mercado que bajaron del 14,6 al 13,6 %, así como retrasos en los lanzamientos al mercado de modelos de vehículos eléctricos asequibles.

Aunque las cifras de enero de 2025 mostraron una cuota de ventas del 15 % para los vehículos eléctricos de batería, frente al 10,9 % de enero de 2024, sigue existiendo el riesgo de que los objetivos de emisiones de los turismos de 2025 puedan dar lugar a sanciones importantes. Por ello, la Comisión **presentará rápidamente medidas de flexibilidad adicionales mediante una modificación específica de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos y las furgonetas**. La modificación, si se aprueba, determinaría que el cumplimiento se evalúe en los años 2025, 2026 y 2027 combinados para permitir a los fabricantes de automóviles **compensar una superación del valor objetivo en uno o dos de esos años con excedentes del cumplimiento en los otros años**. Esto contribuirá a salvaguardar la capacidad de inversión de la industria, manteniendo la ambición global de los objetivos de 2025. La Comisión insta a los colegisladores a que lleguen a un acuerdo sin demora sobre esta modificación, ya que ello aportaría seguridad al sector. Como se menciona en las orientaciones políticas de la Comisión, el Reglamento sobre normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas genera previsibilidad para los inversores y los fabricantes. La Comisión Europea acelerará los trabajos de preparación de la revisión prevista del Reglamento. La revisión se fundamentará en un análisis basado en datos que tenga en cuenta todos los avances tecnológicos pertinentes y la importancia de una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad sin emisiones.

Acciones emblemáticas:

Propuesta de modificación de las normas de emisión de CO₂ para turismos y furgonetas, a fin de permitir la superación del valor objetivo en uno o dos años mediante el superávit en los otros años para el período 2025-2027.

Aceleración de los preparativos para la revisión prevista del Reglamento.

Impulsar la demanda de vehículos de cero emisiones

Apoyar a los usuarios con rentas más bajas mediante sistemas de arrendamiento social

Los sistemas de arrendamiento social pueden fomentar una movilidad limpia al alcance de los consumidores menos favorecidos, a la vez que dan un impulso directo a las ventas de vehículos de cero emisiones. La Comisión **adoptará en el primer trimestre de 2025 una Recomendación sobre la pobreza en el transporte, en la que animará a los Estados miembros a adoptar sistemas de arrendamiento social** de vehículos de cero emisiones nuevos y de segunda mano, **destinados a los usuarios vulnerables del transporte**, como parte de la aplicación de sus planes nacionales **en el marco del Fondo Social para el Clima**. El arrendamiento social (y, en particular, los sistemas de alquiler o arrendamiento financiero de vehículos de cero emisiones dirigidos a

grupos vulnerables) también está incluido en las **Orientaciones sobre los planes sociales para el clima**, que la Comisión adopta el mismo día que la presente Comunicación.

Acelerar la adopción de vehículos de cero emisiones a las flotas de las empresas

Las flotas de las empresas constituyen una parte importante del mercado europeo de vehículos. Los vehículos adquiridos por empresas representan actualmente alrededor del 60 % de las matriculaciones de automóviles en la UE. Acelerar la adopción de vehículos de cero emisiones a las flotas de las empresas beneficiará a la industria automovilística europea y reducirá aún más las emisiones del transporte. Para garantizar una adopción adecuada de los vehículos de cero emisiones a las flotas de las empresas, es fundamental eliminar las subvenciones que dan lugar a la distorsión para los vehículos alimentados con combustibles fósiles.

La Comisión ha empezado a trabajar en una **propuesta legislativa para descarbonizar las flotas de las empresas**, con el objetivo de establecer medidas para apoyar la adopción de vehículos de cero emisiones por parte de los compradores corporativos, sin imponer cargas innecesarias a las pymes y teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad y resiliencia, entre otros. Para dar un impulso lo antes posible, la Comisión publica, junto con este Plan de Acción, una **Comunicación para descarbonizar las flotas de las empresas**, que recoge las medidas que las autoridades nacionales, regionales y municipales ya pueden adoptar para acelerar la adopción de vehículos de cero emisiones.

Los transportistas desempeñan un papel importante a la hora de acelerar la cuota de vehículos pesados de cero emisiones. Como parte del trabajo sobre las flotas de las empresas, la Comisión también estudiará medidas para acelerar la adopción de camiones europeos de cero emisiones.

Acelerar la adopción de vehículos pesados de cero emisiones

En los próximos meses, la Comisión adoptará una **modificación específica de la Directiva del eurodistintivo para ampliar el plazo más allá del 31 de diciembre de 2025** a fin de eximir totalmente del pago de impuestos de circulación a los vehículos pesados de cero emisiones.

La competitividad y la inversión en camiones de cero emisiones y la descarbonización del transporte por carretera pueden estimularse aún más mediante una rápida conclusión de las negociaciones interinstitucionales y la adopción de la revisión propuesta de la Directiva sobre pesos y dimensiones. Esto **garantizaría la paridad de carga útil con los vehículos diésel**. Además, se proponen varias medidas³ para incentivar las inversiones en remolques eficientes mediante **variaciones favorables de los peajes**.

Por último, la renovación de vehículos pesados convencionales, especialmente autobuses, con una propulsión eléctrica puede ser una contribución rentable a la descarbonización de la flota. La Comisión apoyará la **elaboración de un Reglamento en el marco de la CEPE**, que armonice la homologación de tipo a escala mundial de este tipo de vehículos renovados.

La Comisión también está estudiando medidas para apoyar la adopción de **autobuses limpios fabricados en Europa**, por ejemplo, mediante el apoyo a la conversión de los depósitos y la flota

³ COM(2023) 189, Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques.

de vehículos y una mejor agregación de la demanda o normas de amortización para los municipios locales.

Coordinar mejor los sistemas de incentivos de los Estados miembros para las compras de los consumidores

Al comprar un coche nuevo, el coste suele ser uno de los principales factores que tienen en cuenta los clientes. En la actualidad, los Estados miembros han optado por distintos enfoques para incentivar la adopción de vehículos de cero emisiones, incluso entre Estados miembros con niveles similares de madurez del mercado de la movilidad limpia. Además, estos incentivos suelen estar sujetos a cambios, lo que reduce la seguridad jurídica para los consumidores, las empresas y los inversores. Hasta el momento, se han obtenido importantes aprendizajes sobre la eficacia de estos sistemas, lo que permite optimizar su diseño y apoyar una producción europea más sostenible desde el punto de vista medioambiental y con mayor capacidad de resiliencia estratégica. Se necesita un enfoque más coordinado a escala europea. La Comisión empezará a trabajar, sin demora, con los **Estados miembros** para intercambiar buenas prácticas y las lecciones aprendidas sobre los **sistemas de incentivos** para los consumidores. Este trabajo identificará una serie de herramientas con opciones de sistemas de incentivos diseñados para ser eficientes desde el punto de vista económico y fiscalmente sostenibles y adaptados a la madurez de los mercados en cuestión y estudiará las vías para posibles sistemas de incentivos a escala de la UE. Estos debates darán lugar a una **Recomendación de la Comisión**, que también identificará las fuentes de financiación de la UE en las que los Estados miembros pueden basar tales incentivos.

Acciones emblemáticas:

Recomendación sobre la pobreza en el transporte (primer trimestre de 2025), incluidos los sistemas de arrendamiento social.

Comunicación (primer trimestre de 2025) e iniciativa legislativa para descarbonizar las flotas de las empresas (finales de 2025).

Otras acciones:

Modificación específica de la Directiva sobre el eurodistintivo para ampliar el plazo de exención total del pago de impuestos de circulación a los vehículos pesados de cero emisiones (segundo trimestre de 2025).

Finalización de las negociaciones interinstitucionales para la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones.

Recomendación sobre los incentivos fiscales y no fiscales a la demanda (2026).

Acelerar el despliegue de la infraestructura de recarga

La disponibilidad de infraestructuras de recarga eléctrica y de repostaje de hidrógeno es una de las condiciones previas para la adopción de vehículos de cero emisiones, por lo que las inversiones en infraestructuras también son clave para la competitividad del sector automovilístico europeo. Sin embargo, el despliegue de infraestructuras de recarga no está desarrollado por igual en todos los Estados miembros y sus regiones. Esta dinámica tiene que cambiar.

Cumplir la legislación vigente

La Comisión pondrá **a disposición de los Estados miembros asistencia técnica específica** a través del instrumento de apoyo técnico para la aplicación de las acciones previstas en el

Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos y la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios.

El mecanismo para la infraestructura de los combustibles alternativos ha demostrado ser un instrumento eficaz y eficiente para fomentar el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje de hidrógeno. Se van a poner ya 570 millones EUR a disposición de proyectos para el despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos en 2025 y 2026, con especial atención a los vehículos pesados, en el marco del mecanismo para la infraestructura de los combustibles alternativos.

En el **plan de inversiones para el transporte sostenible**, que se adoptará a lo largo de 2025, la Comisión presentará propuestas adicionales de medidas para eliminar los obstáculos que impiden ampliar la financiación de las infraestructuras de recarga.

Acceso a la red

Los retrasos en las conexiones a la red son a menudo un importante cuello de botella que obstaculiza el despliegue de la infraestructura de recarga, especialmente los grandes parques públicos de recarga y los cargadores de alta potencia necesarios para los vehículos pesados. Ya hay varias medidas prioritarias sobre el acceso a la red que están en marcha o previstas en el marco del Plan de Acción de la UE para las Redes (incluida una mayor transparencia sobre la capacidad de alojamiento de la red y el apoyo a los operadores de la red para anticipar la demanda de recarga) y en el paquete de redes y el Plan de Acción para la Electrificación anunciado para el primer trimestre de 2026.

La Comisión **publicará en breve orientaciones y recomendaciones a los Estados miembros sobre la reducción del tiempo de espera para la conexión de los puntos de recarga a las redes y su tratamiento prioritario**, basándose en las buenas prácticas de los Estados miembros. La Comisión también recomienda que los **Estados miembros presuman que las estaciones de recarga, su conexión a la red, la propia red relacionada y los activos de almacenamiento son de interés público superior en el contexto de los procedimientos de concesión de autorizaciones**. La Comisión evaluará si esa presunción debería ser obligatoria. Los Estados miembros deben favorecer la priorización de los proyectos beneficiosos para la transición hacia una energía limpia y la eficiencia del sistema eléctrico, incluidos los puntos de recarga.

La Comisión publicará **unos principios rectores para el verano de 2025 en los que se determinarán las condiciones en las que deben concederse las inversiones anticipadas en proyectos de redes**. Esto permitirá anticipar las necesidades futuras de la infraestructura de recarga en la planificación de la red.

La Directiva sobre fuentes de energía renovables ya autoriza a los Estados miembros a planificar zonas específicas para redes relacionadas con proyectos renovables, lo que permite agilizar los procedimientos de concesión de autorizaciones y planificación. En este contexto, **las redes relacionadas con zonas de interés para la iniciativa europea Corredores de Transporte Limpios deberían ser consideradas por los Estados miembros como zonas de aceleración similares** a las diseñadas para infraestructuras relacionadas con planes renovables. La Comisión emitirá nuevas recomendaciones al respecto.

Infraestructura de recarga de vehículos comerciales

Un ámbito de actuación crítico es la infraestructura de recarga para vehículos pesados, en depósitos y a lo largo de corredores en autopistas clave. Las inversiones en infraestructuras acelerarán la aceptación de los vehículos pesados limpios también por parte de los clientes del transporte de mercancías.

La Comisión colaborará con los Estados miembros en una **iniciativa europea de corredores de transporte limpios** que acelerará el despliegue de centros de recarga de vehículos pesados a lo largo de corredores logísticos clave en la RTE-T como infraestructura crítica, incluidos los nodos urbanos relacionados y sus terminales multimodales de mercancías. Esta iniciativa se llevará a cabo en el marco de la herramienta de coordinación de la competitividad presentada en la Brújula para la Competitividad⁴ y se centrará en la optimización del procedimiento de concesión de autorizaciones, la movilización de la financiación para reducir el riesgo de las inversiones y la vinculación a las disposiciones para ámbitos prioritarios específicos de la red en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. El objetivo es lograr los primeros efectos en 2025. La Comisión también estudiará la forma de **acelerar la concesión de autorizaciones no relacionados con la red** para las estaciones de recarga de vehículos pesados, por ejemplo, modificando la normativa urbanística para apoyar de forma explícita la recarga de vehículos pesados a lo largo de los corredores de la RTE-T. Asimismo, es importante identificar el tipo adecuado de apoyo a los operadores de depósitos y puntos de recarga públicos para la instalación de almacenes locales de electricidad, como financiación o asistencia técnica.

Recarga inteligente y bidireccional

Con el desarrollo de las energías renovables y la creciente electrificación de los usos finales, la necesidad de flexibilidad aumentará sustancialmente. La recarga inteligente y bidireccional puede ayudar a aliviar la carga de la red y favorecer la integración eficiente de los vehículos eléctricos en el sistema eléctrico, ahorrando al mismo tiempo costes energéticos a los usuarios de los vehículos.

Por lo tanto, los Estados miembros deben establecer un marco favorable para la recarga inteligente y bidireccional. La Directiva sobre la configuración del mercado de la electricidad ya proporciona a los Estados miembros una serie de herramientas para favorecer la recarga inteligente y bidireccional. Estos deben garantizar que los gestores de las redes de distribución ofrezcan tarifas de red equitativas y eviten la doble imposición de la energía almacenada, en particular en las baterías de los vehículos eléctricos. En términos más generales, los Estados miembros pueden, mediante una imposición adecuada de la electricidad, crear un aliciente comercial para la recarga bidireccional. **La Comisión facilitará el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros y presentará un nuevo código de red sobre la respuesta a la demanda (primer trimestre de 2026)** que garantizará la plena participación en el mercado de los diferentes servicios de flexibilidad, incluida la recarga bidireccional.

Además, la Comisión evaluará las necesidades de preparación para la recarga inteligente y bidireccional de los vehículos eléctricos en el contexto de la homologación de tipo. Pondrá en

⁴ La Herramienta de Coordinación de la Competitividad coordinará la inversión y las políticas de competitividad a escala nacional y de la UE y diseñará casos piloto para proyectos transfronterizos en áreas clave seleccionadas con un valor añadido evidente para la competitividad de Europa.

marcha un espacio controlado de pruebas para pilotos V2G con el fin de abordar los retos reglamentarios, técnicos y de mercado antes de su despliegue a gran escala.

Acciones emblemáticas:

Iniciativa europea Corredores de Transporte Limpios (tercer trimestre de 2025).

Puesta a disposición de 570 millones EUR en el marco del mecanismo para la infraestructura de combustibles alternativos en 2025 y 2026.

Orientaciones y Recomendación de la Comisión sobre la reducción de los procedimientos de conexión a la red y la priorización de las conexiones a la red.

Principios rectores relativos a las inversiones anticipadas en la red (segundo trimestre de 2025).

Otras acciones:

Apoyo a los Estados miembros para la aplicación del Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos y de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios mediante el instrumento de apoyo técnico.

Apoyar a los Estados miembros en el establecimiento de marcos propicios para la recarga inteligente y bidireccional y facilitar el intercambio de buenas prácticas.

Movilizar la financiación privada

Como se anunció en el Pacto por una Industria Limpia, se movilizarán unos 50 000 millones EUR de inversión adicional en el marco de **InvestEU** para apoyar políticas clave de la UE y el grupo del Banco Europeo de Inversiones desempeñará un papel destacado en esta empresa. Esto podría incluir un mayor apoyo a las tecnologías y a la movilidad limpias, también en beneficio de la industria automovilística a lo largo de toda la cadena de valor, para ayudar a ampliar o mejorar los casos de inversión para las inversiones necesarias a gran escala.

Reforzar la confianza de los consumidores

La Comisión revisará la **Directiva sobre etiquetado de turismos** en 2026, tras la evaluación que se publicará en el primer semestre de 2025, para ayudar a los consumidores a tomar decisiones sostenibles y contribuir al objetivo de aumentar el despliegue de vehículos de cero emisiones. Para ello se puede, por ejemplo, incluir **información sobre el contenido de carbono de los principales materiales utilizados en el vehículo**.

Hay que tener en cuenta que, dependiendo del país, entre el 75 y el 90 % de los consumidores compran únicamente vehículos de segunda mano. Cuando se trata de vehículos de cero emisiones de segunda mano, a los consumidores les preocupa el **estado y la reparabilidad de las baterías**. **Para reforzar la confianza de los consumidores en los vehículos eléctricos de batería, la Comisión evaluará la cuestión más amplia de la reparabilidad de las baterías y adoptará medidas reglamentarias** para garantizar el acceso a la información sobre el estado de las baterías en el pasaporte de baterías, así como el acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de las mismas.

Reforzar la manejabilidad de la infraestructura de recarga

Es importante que los consumidores puedan comparar de forma transparente los precios de recarga y que tengan a su disposición toda la información sobre la infraestructura disponible. En la actualidad, esto aún puede resultar difícil y los precios de la recarga pueden diferir de manera sustancial de un punto de recarga a otro. El Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos ya exige a los operadores de los puntos de recarga que intercambien

todos los datos pertinentes sin coste alguno. **En el marco de la revisión del Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos en 2026, la Comisión estudiará opciones para reforzar aún más la transparencia de los precios en los puntos de recarga a disposición del público,** teniendo en cuenta la evolución pertinente del mercado.

Acciones emblemáticas:

Medida reglamentaria para garantizar el acceso a la información sobre el estado de las baterías en el pasaporte de baterías para el tercer trimestre de 2026.

Medida reglamentaria para garantizar el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de las baterías en el tercer trimestre de 2025.

Revisión del Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos para evaluar las opciones para reforzar aún más la transparencia de los precios en los puntos de recarga a disposición del público en 2026.

Otras acciones:

Revisión de la Directiva sobre etiquetado de turismos en 2026 para mejorar la información al consumidor.

2.3 Competitividad y resiliencia de la cadena de suministro

La industria automovilística europea corre el riesgo de perder importantes cuotas de mercado debido a su limitada competitividad en tecnología y capacidades de producción de vehículos de cero emisiones y a una importante diferencia de costes en componentes críticos, en particular las baterías. Las baterías, que representan entre el 30 y el 40 % del valor añadido de un turismo eléctrico típico, son un campo de batalla crítico para el empleo y la creación de valor en el futuro. Europa necesita una cadena interna de producción y suministro de pilas que sea competitiva en cuanto a los costes, también con vistas a prepararse contra las perturbaciones y crisis de suministros y proteger la soberanía económica. Esto abarcaría una gran parte del suministro de celdas de batería y el valor añadido europeo a lo largo de la cadena de suministro, incluidas las capacidades de la UE de producción de materiales anódicos activos, material catódico activo y su precursor, así como otros componentes pertinentes de las baterías. Esto también requiere inversiones de los agentes europeos en operaciones de extracción y refinado de materiales para baterías en Europa o en el extranjero. El objetivo para 2030 es alcanzar un valor añadido europeo superior al 50 % a lo largo de la cadena de valor.

Fabricación de baterías - «Impulsor de Baterías»

Para lograr a corto plazo la competitividad de costes de las baterías y componentes de producción nacional, este Plan de Acción presenta un paquete impulsor de las baterías. La financiación es un componente importante del paquete. La Comisión ya ha anunciado hasta 3 000 millones EUR del **Fondo de Innovación** para la fabricación de baterías de vehículos eléctricos. La primera convocatoria de 1 000 millones EUR se lanzó el 3 de diciembre de 2024. El sector también se beneficia de un complemento de 200 millones EUR en InvestEU del Fondo de Innovación. Esto favorecerá proyectos innovadores a lo largo de la cadena de valor europea de fabricación de baterías para hacer frente a los retos de financiación, al permitir operaciones adicionales conjuntas de deuda del grupo del Banco Europeo de Inversiones durante 2025-2027. La Comisión pondrá a disposición 1 800 millones EUR en los próximos dos años para apoyar a las empresas que fabrican baterías en la UE mediante la movilización de recursos del Fondo de Innovación. En este contexto, la Comisión estudiará las posibilidades de financiar la aceleración de las líneas de producción europeas.

La Comisión estudiará las **ayudas directas de la UE a la producción para las empresas que fabrican baterías en la UE**. El apoyo de la UE podría combinarse con ayudas estatales. En este contexto, la Comisión está trabajando en un nuevo marco de ayudas estatales para una industria limpia que simplificará las normas sobre ayudas estatales, especialmente para garantizar una

capacidad suficiente de fabricación de equipos de tecnología limpia en Europa, incluidas las baterías y sus componentes clave. La Comisión está llevando a cabo una consulta a los Estados miembros y a las partes interesadas sobre un borrador de este marco.

Para impulsar el valor añadido europeo, **la ayuda podría ponerse a disposición de agentes extranjeros si las empresas europeas han establecido con ellos asociaciones** que garanticen el intercambio de capacidades, conocimientos técnicos y tecnología, así como un valor añadido suficiente para la UE.

A la hora de crear estos instrumentos de financiación, **se tendrán en cuenta criterios no relacionados con el precio, como los requisitos de resiliencia, tanto para la financiación de la UE como de los Estados miembros.**

Los requisitos europeos de contenido de las celdas de batería y los componentes de los vehículos eléctricos vendidos en la UE se abordarán en las próximas normativas, incluyendo la Ley de Aceleración de la Descarbonización Industrial y la Ley de Economía Circular, en consonancia con los compromisos jurídicos internacionales de la Unión. Estos requisitos reflejarán la curva gradual de aumento prevista de la capacidad de producción interna.

El nuevo marco de ayudas estatales ofrecerá a los Estados miembros la posibilidad de incentivar aún más a los inversores privados mediante la reducción del riesgo de las inversiones en carteras de proyectos. Los Estados miembros también podrán introducir incentivos fiscales en forma de amortización acelerada, incluida la amortización inmediata, para la adquisición de equipos de tecnología limpia necesarios para la transición a una economía de cero emisiones netas.

La Comisión estudiará otras formas prácticas de fomentar la fabricación europea de baterías durante la fase crítica de ampliación, proporcionando, por ejemplo, orientaciones a demanda sobre las posibilidades de una cooperación más estrecha entre los agentes de la industria de las baterías de conformidad con las normas de competencia de la UE. La Comisión evaluará cómo y en qué medida las intervenciones de normalización, especialmente en lo que se refiere al diseño de las baterías, podrían ser beneficiosas para que el ecosistema europeo de baterías logre economías de escala. La Comisión también aclarará lo antes posible un método sencillo para calcular la huella de carbono de las baterías.

Materias primas y refinado de baterías

Los actores europeos del sector automovilístico necesitan un acceso fiable y seguro a materias primas y materiales refinados de bajo coste. Al mismo tiempo, el valor añadido de estas actividades debe localizarse en Europa.

A través de la Ley de Materias Primas Fundamentales, la Comisión presentará en marzo de 2025 una lista de proyectos estratégicos que incluyen, ante todo, la producción de materias primas para baterías en todas las fases de la cadena de valor. Dichos proyectos se beneficiarán de procedimientos de concesión de autorizaciones simplificados y se facilitará el acceso a la financiación y a los acuerdos de compra. Paralelamente, a través de sus catorce asociaciones estratégicas sobre materias primas, que van desde Chile hasta la República Democrática del Congo, la Comisión está apoyando inversiones conjuntas a lo largo de la cadena de valor de las materias primas fundamentales⁵. La Comisión está lanzando las primeras convocatorias en 2025 en el marco de la plataforma que agrupa la oferta y la demanda de algunas materias primas

⁵ Por ejemplo, con la asociación estratégica UE-Canadá se garantizaron unos 10 000 millones EUR de inversiones de refuerzo mutuo entre la UE y Canadá en toda la cadena de suministro de baterías.

fundamentales. Esto aumentará la disponibilidad de materias primas fundamentales y la transparencia del mercado.

Pero esto no basta. En el Pacto por una Industria Limpia, la Comisión anunció la puesta en marcha de un centro de materias primas fundamentales en 2026 para agrupar la oferta y la demanda. Además, la Comisión de la UE está dispuesta a facilitar **las inversiones conjuntas del sector privado en las fases anteriores de la cadena de valor**, lo que permitiría a los participantes del sector automovilístico beneficiarse de un suministro de materiales significativamente menos arriesgado y de menor coste.

La aplicación de **procedimientos de concesión de autorizaciones simplificados para las materias primas de las baterías y los proyectos de refinado debería ampliarse** más allá de los proyectos estratégicos ya identificados. En este sentido, la Comisión anima a los Estados miembros y a las autoridades regionales a aplicar procedimientos simplificados a todos los proyectos nacionales a lo largo de la cadena de suministro de materias primas para baterías.

La Comisión estudiará en qué medida sería útil un apoyo adicional a las empresas europeas de refinado y transformación de materiales para las baterías (por ejemplo, en las fases posteriores al carbonato de litio). La Comisión trabajará para movilizar a las instituciones financieras públicas para que ofrezcan garantías y reduzcan el riesgo de los acuerdos de compra y otros contratos a largo plazo en toda la cadena de suministro de materiales para las baterías.

Impulsar la circularidad de la cadena de suministro de la automoción

La transición a la economía circular es clave para reducir la dependencia en la adquisición de materias primas y aumentar la autonomía estratégica y la resiliencia de la cadena de suministro de la automoción, incluido el ecosistema europeo de las baterías. El Reglamento sobre baterías proporciona un marco para ello. Sin embargo, es necesario seguir reforzando el modelo empresarial a favor de una cadena de valor de reciclado integral en Europa. Se necesita una inversión significativa en capacidades de reciclado tanto de pretratamiento como de postratamiento, hay que desarrollar tecnologías de reciclado más avanzadas y garantizar la disponibilidad de materias primas para el reciclado (es decir, baterías usadas y basura metálica de alta calidad). A tal fin, la Comisión **estudiará la posibilidad de financiar ayudas a los vehículos al final de su vida útil y a las instalaciones de reciclado de baterías**.

La Comisión estudiará nuevas medidas para potenciar la cooperación de la industria en el reciclado de materias primas, de acuerdo con las normas de competencia de la UE. A tal fin, la Comisión pondrá en marcha en breve un ejercicio de investigación para recabar la opinión de los participantes del mercado.

Con el fin de proteger el medio ambiente de los residuos peligrosos, la Comisión adopta, junto con el presente Plan de Acción, una Decisión con arreglo a la Directiva marco sobre residuos en la que se aclara que, cuando se convierta en residuo, la masa negra se clasificará como residuo peligroso. Esto permitirá **controlar mejor los traslados de masa negra y, en especial, prohibir su exportación a países no pertenecientes a la OCDE**. Un mayor acceso a la masa negra de las baterías también impulsará su reciclado. Se estudiarán medidas adicionales para facilitar los traslados dentro de la UE e imponer más restricciones a la exportación.

Por último, pero no por ello menos importante, una rápida finalización del **proceso de codecisión sobre el Reglamento relativo al final de la vida útil de los vehículos** estimulará la circularidad

en la industria automovilística y mejorará la disponibilidad de materiales secundarios y piezas de recambio usadas asequibles.

Fomentar la producción europea de componentes

Para impulsar la producción europea de componentes clave de los vehículos, toda ayuda pública que beneficie a la industria automovilística estará supeditada a criterios de resiliencia y sostenibilidad que se propondrán en el marco de la Ley de Aceleración de la Descarbonización Industrial en el cuarto trimestre de 2025. La Comisión también evaluará si tales criterios podrían aplicarse igualmente en la contratación privada. Un planteamiento de este tipo también es esencial a la vista de la creciente demanda de componentes de vehículos por parte del sector de la defensa, en el que es esencial un suministro estable y seguro de piezas fundamentales. El aumento de la producción europea de componentes de vehículos también debería reducir el riesgo de posibles vulnerabilidades de seguridad y garantizar la integridad de los sistemas críticos. Por razones de seguridad económica, esto también será importante para los componentes de la propulsión electrónica, así como para otros componentes clave para los vehículos conectados y automatizados.

Acciones emblemáticas:

Paquete integral «Impulsor de Baterías»: Apoyo a la fabricación de baterías en el marco del Fondo de Innovación, explorando el apoyo directo de la UE a la producción para las empresas que fabrican baterías en la UE, posiblemente combinado con ayudas estatales, criterios no relacionados con los precios y requisitos de contenido europeo, en consonancia con los compromisos jurídicos internacionales de la Unión.

Facilitar las inversiones conjuntas del sector privado en las fases anteriores de la cadena de valor.

Otras acciones:

Rápida finalización de la codecisión sobre el Reglamento relativo al final de la vida útil de los vehículos.

Estudiar el apoyo financiero a los vehículos al final de su vida útil y a las instalaciones de reciclado de baterías.

Más apoyo para mejorar el reciclaje.

Criterios de resiliencia y sostenibilidad para los componentes clave de los vehículos.

2.4 Capacidades y dimensión social

Los recientes cambios en la producción y la demanda en la economía mundial, así como las perturbaciones económicas y los riesgos e incertidumbres geopolíticos, han afectado significativamente al empleo en el sector automovilístico de la UE. Se prevén más pérdidas de puestos de trabajo en los próximos años. Además, la escasez y los desajustes de capacidades en la industria automovilística son motivo de gran preocupación, junto con el envejecimiento de la mano de obra y la urgente necesidad de formar y atraer nuevos perfiles de trabajadores con las capacidades adecuadas. Los interlocutores sociales desempeñan un papel fundamental a la hora de anticipar y gestionar el cambio y los convenios colectivos pueden aportar soluciones a las consecuencias laborales y sociales de los retos a los que se enfrenta el sector automovilístico.

Actualmente existen varias iniciativas a escala de la UE que pueden abordar estas cuestiones, en particular la financiación del Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG). Las iniciativas sobre desarrollo de capacidades, como el Pacto por las Capacidades y la Alianza de capacidades del sector automovilístico, preparan a los trabajadores durante las complejas transiciones en curso. Pero esto no basta.

La Comisión creará un **Observatorio Europeo para la Transición Justa** con el fin de desarrollar y cotejar los datos pertinentes, incluida la proyección de las tendencias del empleo en toda la cadena de valor europea de la automoción y a escala sectorial y regional. En combinación con los datos sobre la estructura demográfica de la población activa, esto permitirá identificar los futuros «puntos calientes» de los desajustes en el empleo e informar sobre las intervenciones prospectivas para hacerles frente.

Para garantizar un mejor apoyo a los trabajadores afectados por las transiciones, la Comisión propondrá en la primavera de 2025 una **modificación específica del Reglamento FEAG para hacerlo más rápido y más amplio**. El ámbito de aplicación del FEAG se ampliará para apoyar a las empresas en los procesos de reestructuración a fin de proteger a los trabajadores contra el riesgo de desempleo. Esto puede conducir a una movilización más temprana de los fondos disponibles.

Paralelamente, la Comisión está preparando, en consulta con los interlocutores sociales, una hoja de ruta para el empleo de calidad que se publicará a finales de año.

Para ayudar a los Estados miembros y a los interlocutores sectoriales a aprovechar aún mejor las oportunidades que ofrece el FSE+, la Comisión colaborará activamente con los interlocutores sociales y con los Estados miembros para llamar la atención sobre las oportunidades que ofrece el FSE+ y reunir a los agentes. Esto incluirá el apoyo a los trabajadores en busca de oportunidades de empleo en ámbitos distintos del sector automovilístico y del reciclaje profesional. Además, la revisión intermedia del FSE+ servirá para incentivar a los Estados miembros a reprogramar más dinero para el sector automovilístico, incluso mediante un posible cambio del Reglamento del FSE+.

En consonancia con la Unión de las Competencias, **se reforzará el marco para las iniciativas sectoriales en materia de capacidades en industrias estratégicas que permitan el Pacto por una Industria Limpia**. En 2026, un apoyo específico a través de subvenciones Erasmus+ de hasta 90 millones EUR se pondrá a disposición de las asociaciones pertinentes en materia de capacidades a gran escala, incluida la asociación en materia de capacidades a gran escala del sector automovilístico en el marco del Pacto por las Capacidades.

Acciones emblemáticas:

Observatorio Europeo para la Transición Justa.

Modificaciones jurídicas de los Reglamentos FEAG y FSE+.

2.5 Impulsar nuestro acceso al mercado, asegurar la igualdad de condiciones y garantizar nuestra seguridad económica

La industria automovilística es un negocio mundial. Las exportaciones, importaciones e inversiones desempeñan un papel clave para la competitividad de la industria de la UE. El acceso al mercado exterior, la igualdad de condiciones frente a los competidores extranjeros y un entorno empresarial y reglamentario adecuado son fundamentales para el éxito de la industria. Con este fin, la UE llevará a cabo varias acciones prioritarias específicas para el sector automovilístico.

Diversificar el abastecimiento y garantizar el acceso a los mercados de terceros países y reforzar la seguridad económica

La Comisión está decidida a proseguir sus acuerdos de libre comercio y sus asociaciones internacionales de beneficio mutuo para mejorar el acceso al mercado y las oportunidades de abastecimiento, especialmente de materiales esenciales para la industria automovilística europea. La Comisión evaluará la eficacia de las disciplinas relacionadas con el automóvil en los acuerdos comerciales y, cuando sea necesario, se comprometerá con los socios comerciales a seguir avanzando en la convergencia reglamentaria basada en normas internacionales. La Comisión utilizará todas las posibilidades, junto con las partes interesadas, para apoyar mejor al sector a través de otras formas de compromiso, como los acuerdos de reconocimiento mutuo, las asociaciones estratégicas de materias primas fundamentales o las asociaciones de comercio e inversión limpias. Tal como se recomienda en el Informe Draghi, la Comisión seguirá promoviendo la armonización de las reglamentaciones técnicas de los vehículos a escala mundial (CEPE) y en los acuerdos comerciales bilaterales.

Paquete de medidas para la igualdad de condiciones

La Comisión garantizará mejoras continuas para unas condiciones de competencia equitativas a través de un conjunto reforzado de instrumentos, compuesto por los siguientes elementos.

Normas de origen

Las normas de origen preferenciales determinan las condiciones para que los productos se beneficien de un tipo de derecho nulo o reducido en los acuerdos comerciales y en los regímenes preferenciales autónomos. Pretenden establecer un equilibrio entre los objetivos de exportación e importación, que también deben analizarse en términos de acumulación de la cadena de suministro. La Comisión se comprometerá con la industria y los Estados miembros en cuanto al **enfoque aplicado a las normas de origen preferenciales** para garantizar que contribuyen y favorecen la competitividad a largo plazo del sector automovilístico de la UE.

La Comisión estudiará la posibilidad de definir **normas de origen específicas en las medidas de defensa comercial** para el ecosistema de los vehículos eléctricos como instrumento para disuadir a los agentes implicados en prácticas desleales de establecer instalaciones en terceros países y, especialmente, en países que poseen acceso preferencial al mercado de la UE.

Instrumentos de defensa comercial

La Comisión impuso derechos compensatorios contra las importaciones chinas de vehículos eléctricos para hacer frente a las prácticas comerciales desleales y sigue dispuesta a iniciar una investigación antielusión si recibe pruebas suficientes de prácticas de elusión que socaven la eficacia de la medida. Además, la Comisión sigue abierta a mantener su compromiso con los productores individuales en lo relativo a los compromisos de precios para las medidas compensatorias sobre los vehículos eléctricos de batería procedentes de China, de conformidad con el Reglamento antisubvenciones de base.

La Comisión se compromete igualmente a hacer uso de los **instrumentos de defensa comercial** y del **Reglamento sobre subvenciones extranjeras** para investigar las prácticas desleales en los eslabones superiores de la cadena de suministro, incluido el segmento de las baterías y las piezas cuando sea necesario.

Reforzar la contribución de las inversiones extranjeras a la competitividad europea

La Comisión trabajará para garantizar que las inversiones extranjeras en el sector automovilístico contribuyan en mayor medida a la competitividad a largo plazo de la industria de la UE, a su ventaja tecnológica y resistencia económica, así como a la creación de puestos de trabajo de calidad en la UE. En consecuencia, **la Comisión propondrá, en cooperación con los Estados miembros y la industria, condiciones para que las inversiones extranjeras entrantes en el sector automovilístico aumenten aún más su valor añadido para la UE**. Las condiciones podrían incluir, por ejemplo, requisitos para la creación de empresas conjuntas, requisitos de alta dirección, facilitación de acuerdos que apoyen las necesidades de la industria de la UE (como servicios de compra o licencia y acuerdos de regalías con socios extranjeros), concesión de licencias de tecnología o propiedad intelectual, compromisos de suministro de insumos críticos. Uno de los ámbitos prioritarios para ello será la cadena de suministro de baterías.

Mientras se trabaja sobre las inversiones extranjeras, la Comisión y los Estados miembros velarán por que las inversiones extranjeras directas se utilicen para crear valor añadido en Europa, especialmente cuando se trate de financiación pública, y exigirán condiciones claras que contribuyan a reducir la brecha en materia de conocimientos técnicos y experiencia en la producción, entre otras cosas mediante mecanismos eficaces de transferencia de propiedad intelectual y capacidades, así como la contratación de personal de la UE y las cadenas de suministro locales.

Paquete de simplificación

El marco regulador existente aporta previsibilidad y ayuda a alcanzar nuestros objetivos comunes de política pública. Sin embargo, no debe imponer cargas y costes indebidos a la industria, en particular a las pymes de la cadena de suministro y del mercado posventa. En el contexto del programa de simplificación reglamentaria, la Comisión, en consulta con las partes interesadas, adoptará medidas sobre un paquete de **simplificación reglamentaria para la industria automovilística**, mejorando la coherencia y la cohesión entre los distintos requisitos reglamentarios. Además, la Comisión se compromete a 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. La evaluación de la normativa sobre homologación y vigilancia del mercado de los vehículos de motor (es decir, la legislación sobre homologación de tipo) en 2026 se centrará especialmente en el potencial de simplificación.

La garantía de cumplimiento del marco regulador de los vehículos de motor es importante para asegurar la igualdad de condiciones y evitar la elusión generalizada de las normas aplicables de la UE en todos los ámbitos. Esta responsabilidad incumbe principalmente a las autoridades nacionales de homologación de tipo, pero la Comisión colaborará con los Estados miembros para solventar las posibles lagunas del marco reglamentario, por ejemplo, en los sistemas de homologación de vehículos individuales.

Acciones emblemáticas:

Explorar las condiciones para la entrada de inversiones extranjeras en el sector automovilístico, incluso cuando se trate de financiación pública.

Simplificación normativa.

Otras acciones:

Seguir negociando acuerdos de libre comercio y asociaciones internacionales de beneficio mutuo para mejorar el acceso al mercado y las oportunidades de abastecimiento de la industria automovilística de la UE.

Desarrollar una mayor cooperación a través de asociaciones de comercio e inversión limpias y asociaciones estratégicas para garantizar un mejor acceso a los minerales de las baterías.

Colaborar con la industria y los Estados miembros sobre el enfoque aplicado a las normas de origen preferenciales en el contexto de los acuerdos de libre comercio.

Estudiar la definición de normas de origen específicas en las medidas de defensa comercial para el ecosistema de los vehículos eléctricos.

Supervisar la aplicación de la medida antisubvenciones relativa a las importaciones chinas de vehículos eléctricos y emprender una investigación antielusión cuando esté justificado.

Utilizar los instrumentos de defensa comercial y el Reglamento sobre subvenciones extranjeras para hacer frente a las prácticas desleales en el segmento de las baterías y en el segmento de las partes cuando sea necesario.

3. Conclusión y próximas etapas

La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre este Plan de Acción y las acciones propuestas y les pide que permitan una rápida aplicación de las modificaciones específicas propuestas.

Este Plan de Acción se basa en las valiosas aportaciones recogidas de empresas del sector automovilístico, asociaciones empresariales y representantes de la sociedad civil e investigadores durante los diálogos y mesas redondas, así como en la consulta pública abierta⁶. El seguimiento minucioso y la rápida aplicación de las medidas propuestas revisten ahora la máxima importancia. La Comisión seguirá trabajando con las partes interesadas mediante la convocatoria de diálogos periódicos, con vistas a mantener un intercambio sobre la aplicación de las medidas a corto y medio plazo que se esbozan en el plan, y recabar reacciones e información sobre los avances recientes del mercado.

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_es.