

Bruselas, 22 de mayo de 2026
(OR. en)

8947/26

**Expediente interinstitucional:
2025/0421 (COD)**

**TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. Ción.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre vehículos de empresa limpios – Informe de situación

I. INTRODUCCIÓN

1. El 18 de diciembre de 2025, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del paquete de medidas sobre el sector automovilístico.
2. La propuesta tiene por objeto abordar la escasa adopción y la disponibilidad insuficiente de turismos y furgonetas ligeras de emisión cero y de baja emisión mediante la introducción de objetivos específicos para los turismos y las furgonetas ligeras de emisión cero y de baja emisión en las flotas de vehículos de empresa, ya que estas flotas representan un alto porcentaje de las nuevas matriculaciones de vehículos y tienen una tasa de renovación más rápida. Prestar una atención prioritaria a las flotas de vehículos de empresa debería impulsar la competitividad de la industria automovilística de la UE y también repercutiría de manera indirecta en el mercado de segunda mano de estos vehículos.

Además, también propone que, a partir de 2028, el apoyo financiero de los Estados miembros para acelerar aún más la adopción de estos vehículos se limite a los vehículos de emisión cero y de baja emisión «fabricados en la Unión Europea», tal como se definirá en el Reglamento de Aceleración Industrial

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

3. El Parlamento Europeo designó una comisión mixta de Medio Ambiente y Transportes sobre esta propuesta, con Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) y François Kalfon (S&D, FR – TRAN) como ponentes. El Parlamento Europeo tiene previsto aprobar su posición durante su sesión plenaria del 23 de noviembre de 2026.
4. El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen en el 604.º pleno, el 18 de marzo de 2026. El Comité de las Regiones aún no ha aprobado su dictamen.

III. AVANCES EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

5. El Grupo «Transportes Terrestres» inició su estudio de la propuesta el 13 de enero de 2026, con una presentación general de esta y de la evaluación de impacto correspondiente. El Grupo prosiguió sus labor los días 3 y 17 de febrero, 3 y 17 de marzo, 14 de abril y 19 de mayo de 2026.
6. Desde que se presentaron la propuesta y la evaluación de impacto, los Estados miembros en general han manifestado apoyar el objetivo de acelerar la adopción de vehículos de emisión cero y reforzar la competitividad de la industria automovilística de la Unión. Al mismo tiempo, existen opiniones divergentes sobre el enfoque regulador más adecuado para alcanzar estos objetivos.

7. Algunos Estados miembros consideran que complementar el enfoque en el lado de la oferta de las normas sobre emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas con medidas del lado de la demanda dirigidas a las flotas de vehículos de empresa podría contribuir a acelerar la adopción por parte del mercado de vehículos de emisión cero y de baja emisión y a crear mercados pioneros estables para la industria automovilística europea. Otros Estados miembros expresan su preocupación por el carácter obligatorio y el valor añadido global de los objetivos propuestos, su proporcionalidad en relación con la carga administrativa generada, las posibles repercusiones en las empresas y las pymes y la posibilidad de que la propuesta sea excesivamente intervencionista. Estas preocupaciones también se reflejaron en un documento oficioso conjunto, presentado por un grupo importante de Estados miembros. Un Estado miembro manifestó su oposición a la propuesta en su forma actual y, al mismo tiempo, expresó su apoyo en principio al objetivo de electrificación de las flotas. Al mismo tiempo, varios Estados miembros —que mantuvieron reservas sobre elementos de la propuesta— expresaron su voluntad de proseguir los debates técnicos con vistas a encontrar posibles soluciones transaccionales.
8. Durante la Presidencia chipriota, el Grupo llevó a cabo un primer examen completo de la propuesta, artículo por artículo. En concreto, los debates se centraron en el ámbito de aplicación y las definiciones, el nivel de ambición de los objetivos propuestos, las obligaciones de notificación y la carga administrativa, así como la interacción de la propuesta con los expedientes legislativos conexos, en particular la revisión de las normas sobre emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas y el Reglamento de Aceleración Industrial.
9. Con el fin de facilitar los debates y de avanzar en la labor técnica, la Presidencia distribuyó una nota de orientación y una primera propuesta transaccional que recogía las observaciones y sugerencias de redacción planteadas por las delegaciones en los debates. La primera propuesta transaccional se debatió en el Grupo el 19 de mayo de 2026 y, en general, las delegaciones la valoraron positivamente como una base constructiva para proseguir los debates técnicos, si bien seguían existiendo importantes reservas sobre aspectos políticos claves de la propuesta. Asimismo, la Presidencia facilitó intercambios sobre la viabilidad de la notificación y las metodologías de recogida de datos; por ejemplo, presentaciones de los Estados miembros sobre las prácticas de registro y de notificación existentes. En este contexto, varios Estados miembros subrayaron la necesidad de proseguir las labores técnicas en materia de metodologías de recogida de datos y de interrelaciones entre registros, a fin de garantizar un enfoque coherente y factible en todos los Estados miembros.
10. Los Estados miembros también formularon preguntas relativas al requisito de «fabricado en la Unión Europea» y sus posibles implicaciones, especialmente en relación con el alcance del

concepto de «ayuda financiera» y su interacción con los sistemas de apoyo nacionales. Algunos Estados miembros también formularon preguntas relativas a la interacción del artículo 4 con las potestades tributarias nacionales. Los debates sobre estos aspectos siguieron evolucionando tras la publicación de la propuesta del Reglamento de Aceleración Industrial el 4 de marzo de 2026. Al mismo tiempo, los Estados miembros recalcaron que sería necesario aportar más claridad en cuanto al significado práctico del requisito «fabricado en la Unión Europea» para evaluar las posibles repercusiones de limitar la ayuda financiera a los vehículos producidos conforme a esta etiqueta. Lograr más avances en estos aspectos dependerá, en parte, de cómo avancen los debates en los órganos preparatorios pertinentes que examinen el Reglamento de Aceleración Industrial.

11. Los debates mantenidos durante la Presidencia chipriota permitieron realizar aclaraciones técnicas útiles y definir mejor las principales cuestiones políticas y horizontales que requieren más trabajo. Al mismo tiempo, los debates confirmaron las estrechas interrelaciones existentes entre la presente propuesta, la revisión de las normas sobre emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas y el Reglamento de Aceleración Industrial. Por consiguiente, los avances en estos expedientes relacionados ejercerán una influencia importante en los futuros trabajos sobre la propuesta.

IV. CONCLUSIÓN

12. Teniendo en cuenta lo anterior, se ruega al Coreper y el Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) que tomen nota del presente informe de situación en sus respectivas sesiones de los días 27 de mayo y 8 de junio de 2026.