

Bruselas, 13 de mayo de 2026  
(OR. en)

---

---

Expediente interinstitucional:  
2026/0068(COD)

---

---

9116/1/26  
REV 1

COMPET 555  
IND 326  
MI 454  
MAP 105  
FDI 11  
TRANS 299  
CLIMA 254  
ENV 486  
ENER 239  
ECOFIN 602  
UD 136  
POLCOM 170  
CODEC 875

**NOTA**

---

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

---

Asunto: *Preparación del Consejo de Competitividad (Mercado Interior, Industria, Investigación y Espacio) del 28 de mayo de 2026*

Reglamento de Aceleración Industrial: cómo aprovechar mejor el acceso al mercado único mediante la preferencia europea y los requisitos de bajas emisiones de carbono

– *Debate de orientación*

---

Adjunto se remite a las delegaciones una nota informativa de la Presidencia sobre el «Reglamento de Aceleración Industrial: cómo aprovechar mejor el acceso al mercado único mediante la preferencia europea y los requisitos de bajas emisiones de carbono», con vistas a mantener un debate de orientación en el Consejo de Competitividad del 28 de mayo de 2026.

## **Reglamento de Aceleración Industrial: cómo aprovechar mejor el acceso al mercado único mediante la preferencia europea y los requisitos de bajas emisiones de carbono**

### **Contexto**

En 2024, el sector manufacturero de la UE supuso el 18,3 % del empleo de la UE (o 30 millones de personas) y el 14,3 % del PIB de la UE, y también generó el 26,2 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE. Por tanto, desempeña un papel central en la prosperidad económica, la autonomía estratégica y la consecución de los objetivos climáticos de la Unión.

A pesar de la importancia económica del sector manufacturero, su porcentaje del PIB ha disminuido en las últimas décadas, pasando del 17,4 % en 2000 al 14,3 % en 2024. El sector se ha enfrentado a desafíos derivados de que los precios de la energía se mantengan elevados, del exceso de capacidad mundial, de la distorsión de la competencia internacional, de los elevados costes de capital y operativos para la descarbonización, de los obstáculos reglamentarios y de la lentitud e imprevisibilidad de los procedimientos de concesión de autorizaciones. Todo ello socava su competitividad y su capacidad para descarbonizarse.

Como resultado, los volúmenes de producción en las industrias de gran consumo de energía, por ejemplo, han disminuido casi un 20 % desde 2019, significativamente más que en otros sectores manufactureros, y parte de la capacidad de producción sigue estando infrautilizada y su ritmo no es rentable. Si no se toman medidas urgentes para invertir la tendencia, la UE se descarbonizará mediante la desindustrialización.

Las tecnologías limpias también se enfrentan a retos en términos de competitividad y vulnerabilidades de la cadena de suministro. De entre quince tecnologías limpias principales, en comparación con el resto del mundo la UE es menos competitiva en la fabricación de baterías y de módulos y paneles solares fotovoltaicos, pues importa de China alrededor del 50 % de su demanda de baterías y el 94 % de su demanda de módulos y paneles solares fotovoltaicos.

Queda patente también una carencia competitiva similar en el caso de múltiples cadenas de suministro en fases posteriores (*downstream*). Por ejemplo, a pesar de los derechos compensatorios introducidos a partir del 30 de octubre de 2024 sobre los vehículos eléctricos de batería chinos, la balanza comercial con China en lo referente a los turismos pasó a ser negativa en 2025 (1 200 millones EUR en el primer semestre del año). Además, las importaciones de piezas de automóviles procedentes de China aumentaron en torno a 4 000 millones EUR entre 2021 y 2025 (+ 66 %), mientras que las exportaciones a China disminuyeron en torno al 50 %. Esto se debe a una diferencia de precios de entre el 30 y el 35 % entre los productos europeos y los chinos. Esta tendencia parece acelerarse. Ya se han anunciado 76 000 pérdidas de puestos de trabajo entre los proveedores del sector de la automoción y hasta el 50 % de la producción está en riesgo en los próximos cinco años.

Para hacer frente a estas tendencias, la propuesta de Reglamento de Aceleración Industrial, adoptada el 4 de marzo de 2026, establece un marco de medidas para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos, al tiempo que se refuerzan la resiliencia y la prosperidad a largo plazo de la UE.

### **Reglamento de Aceleración Industrial: introducir una preferencia europea específica y requisitos de bajas emisiones de carbono para apoyar a los sectores estratégicos**

La propuesta consta de **tres pilares principales**: impulsar la demanda para crear mercados pioneros para productos limpios; aprovechar la capacidad del mercado único para atraer a la inversión extranjera de calidad y acelerar la puesta en marcha de proyectos de descarbonización.

En lo referente al **primer pilar**, el Reglamento de Aceleración Industrial establece un marco para desarrollar mercados pioneros para productos industriales hipocarbónicos fabricados en la Unión. Esta iniciativa tiene por objeto abordar la limitada demanda que obstaculiza el aumento de la producción e impide las inversiones en descarbonización. Esto se consigue aprovechando la dimensión del mercado único y aumentando la demanda de productos financiados mediante intervención pública (contratación pública, subastas y regímenes de ayudas públicas). Según la exposición de motivos de la Comisión, las medidas propuestas reflejan las tendencias internacionales y cumplen las obligaciones internacionales de la UE al ampliar el concepto de «origen de la Unión» a los productos fabricados en países con los que la UE haya celebrado un acuerdo por el que se establezca una zona de libre comercio o una unión aduanera. El acceso a los procedimientos de contratación pública solo se concederá a licitadores de países con acceso garantizado.

La propuesta introduce requisitos de bajas emisiones de carbono o de origen de la Unión para determinados productos en sectores estratégicos, incluidos:

- acero, cemento (a través del hormigón y el mortero) y aluminio cuando se utilicen en los sectores de la construcción y la automoción;
- vehículos eléctricos, híbridos o con pila de combustible y componentes clave;
- una serie tecnologías de cero emisiones netas.

Estos requisitos horizontales interrelacionan el Reglamento de Aceleración Industrial con otras propuestas legislativas en curso en las que se utilizan estos conceptos, como la propuesta sobre la revisión de las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas y la propuesta sobre vehículos de empresa limpios. Se aplicarían a todos los procedimientos de contratación pública, subastas y regímenes de ayudas públicas. Para evitar imponer cargas administrativas excesivas a los operadores económicos que participan en procedimientos de contratación pública cubiertos por el Reglamento de Aceleración Industrial, se verificará el cumplimiento por medio de un sistema de autodeclaración. Este enfoque garantiza que se ajusten a los marcos de contratación pública existentes y limita el control a los operadores a los que se haya adjudicado un contrato.

En cuanto a las tecnologías limpias, los requisitos de origen de la Unión se introducirían mediante modificaciones al Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas<sup>1</sup>, garantizando su plena integración en dicho marco. En la práctica, las orientaciones existentes, como las relativas a la aplicación del artículo 28 del Reglamento<sup>2</sup>, junto con la experiencia pertinente en materia de aplicación, incluida la aplicación de las normas de origen, apoyarían la aplicación efectiva de estos requisitos.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724.

<sup>2</sup> Comunicación de la Comisión, «Orientaciones sobre la aplicación del artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1735, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724 (Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas)».

Este marco tiene por objeto crear señales de demanda predecibles para los productos industriales hipocarbónicos, así como reforzar la capacidad de fabricación de la UE y las cadenas de valor estratégicas en consonancia con las recomendaciones del informe Draghi<sup>3</sup>.

El enfoque está dirigido a sectores estratégicos cuyos costes de descarbonización son elevados y que, de no ejecutarse las acciones propuestas en el Reglamento de Aceleración Industrial, se verían afectados considerablemente en cuanto a los precios en fases posteriores, lo que aumentaría el riesgo de fallos del mercado. También se integra en un programa de simplificación, racionalizando las normas y procedimientos existentes siempre que sea posible y basándose en ellos cuando sea necesario.

En cuanto al **segundo pilar**, la propuesta establece condiciones claras para las inversiones extranjeras que superen los 100 millones EUR en sectores emergentes (baterías, vehículos eléctricos, energía fotovoltaica y materias primas fundamentales) a fin de garantizar que estas inversiones generen un valor añadido tangible, incluida la creación de puestos de trabajo locales de alta calidad, el fomento de la innovación y una mayor integración en las cadenas de valor europeas. Al mismo tiempo, pretende garantizar un equilibrio adecuado entre los diferentes pilares de la iniciativa, a fin de preservar el atractivo de la Unión para las inversiones estratégicas, además de mitigar el riesgo de desvío de inversiones hacia países socios que se benefician de un acceso preferente al mercado único.

En lo referente al **tercer pilar**, la propuesta simplifica y digitaliza el proceso de concesión de autorizaciones para proyectos de fabricación a través de un enfoque de «un proyecto, un procedimiento digital». También acelera el marco de concesión de autorizaciones para los proyectos de descarbonización de la industria de gran consumo de energía y apoya el desarrollo de agrupaciones industriales mediante la designación de zonas de aceleración industrial designadas en cada Estado miembro.

---

<sup>3</sup> Draghi, M., [The future of European competitiveness – In-depth analysis and recommendations \(Part B\)](#) [«El futuro de la competitividad europea: análisis en profundidad y recomendaciones, parte B»], 2024.

## Preguntas para el debate

- En su opinión, las medidas del marco propuesto ¿son suficientes para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos de la UE, ofreciendo al mismo tiempo señales de demanda suficientemente sólidas y seguridad de las inversiones, con el fin de restablecer la competitividad de las industrias estratégicas de la UE?
  - ¿Considera que las propuestas de preferencia europea específica y de criterios hipocarbónicos en el gasto público pueden ayudar eficazmente a los sectores estratégicos a la hora de preservar y ampliar la capacidad de fabricación dentro de la UE, con una carga administrativa adicional mínima?
-