



---

# **INFORME**

## **CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA**

---

Consulta pública previa al proyecto de real decreto por el que se establece la metodología para el cálculo de la puntuación medioambiental de los vehículos

Junio de 2026

## 1 | INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye una contribución al proceso de consulta pública previa abierto por el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa sobre el proyecto de real decreto por el que se pretende establecer la metodología para el cálculo de una puntuación medioambiental de los vehículos, basada en la huella de carbono imputable a su ciclo de vida.

La iniciativa responde directamente a la medida C5 del recientemente aprobado «Plan España Auto 2030», que prevé la creación de un mecanismo estandarizado para determinar la huella de carbono de los vehículos. Se inscribe asimismo en el marco más amplio del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2023-2030, que recoge el compromiso de España de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 32 % respecto a los niveles de 1990 para el año 2030, y al objetivo de alcanzar 5,5 millones de turismos electrificados en circulación en esa misma fecha.

En el plano europeo, el Reglamento (UE) 2019/631, tras su modificación por el Reglamento (UE) 2023/851, prevé el desarrollo de una metodología común para evaluar y reportar las emisiones de CO<sub>2</sub> del ciclo de vida de turismos y furgonetas; la Comisión Europea trabaja, asimismo, en un modelo específico para la huella de carbono de las baterías de vehículos eléctricos en el marco del Reglamento (UE) 2023/1542 sobre baterías. Paralelamente, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) avanza en una metodología armonizada de análisis de ciclo de vida de vehículos. Estos desarrollos coexisten con otros instrumentos europeos relevantes en materia de huella de carbono industrial, como el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM), el 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 (NZIA), y el Reglamento (UE) 2024/1252 sobre materias primas fundamentales.

El contexto sectorial reciente añade urgencia y complejidad a la iniciativa. El «Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil» de la Comisión Europea, elaborado a partir del «Diálogo Estratégico sobre el Futuro de la Industria Automovilística Europea», ha situado la transición hacia una movilidad limpia, digital y descarbonizada como prioridad estratégica para reforzar la competitividad, el liderazgo tecnológico y la autonomía industrial de la Unión. La consulta se inserta, además, en un trabajo interministerial que combina objetivos medioambientales, industriales y económicos, circunstancia que aconseja extremar la coherencia técnica de la futura

metodología.


Sobre estas premisas, y atendiendo a las ocho cuestiones planteadas por el Ministerio, se formulan a continuación una valoración global y una serie de observaciones específicas.

## **2 | VALORACIÓN GLOBAL**

La Cámara de Comercio de España comparte plenamente los objetivos estratégicos que sustentan esta iniciativa: completar la información disponible sobre el impacto medioambiental real de los vehículos a lo largo de su ciclo de vida; reforzar la transparencia frente al consumidor y los poderes públicos; contribuir al cumplimiento de los compromisos de descarbonización del PNIEC; y, de manera muy señalada, promover una competencia equitativa entre vehículos producidos en entornos con estándares medioambientales más exigentes, como los europeos, y aquellos fabricados en jurisdicciones con requisitos potencialmente menos estrictos. La salvaguarda de la competitividad y del empleo del sector automovilístico español y europeo, en un contexto de creciente competencia internacional, constituye una preocupación legítima y compartida.

Dicho lo anterior, la viabilidad técnica, la eficacia regulatoria y la aceptación por parte del tejido industrial de la futura metodología dependerán críticamente de cuatro condiciones que la Cámara considera de necesario cumplimiento:

- En primer lugar, la metodología española debe articularse en clave armonizadora con los marcos europeo e internacional en curso, y no como una solución unilateral. Los trabajos de UNECE, así como la revisión del Reglamento (UE) 2019/631 y los desarrollos específicos sobre la huella de carbono de las baterías de vehículos eléctricos, deben constituir las referencias técnicas centrales. Adelantarse a esos marcos con criterios propios no convertibles generaría costes dobles de cumplimiento para la industria, fricciones competitivas dentro del propio mercado único y un riesgo elevado de tener que reformular la metodología en pocos años.
- En segundo lugar, la herramienta debe nacer con vocación informativa y de transparencia, y mantener un carácter voluntario o no vinculante en su despliegue inicial. El Análisis del Ciclo de Vida (ACV) constituye un instrumento valioso para evaluar los impactos medioambientales y es ampliamente utilizado por la industria automovilística europea, de manera voluntaria y desde hace



tiempo, como sistema interno de gestión medioambiental orientado al cumplimiento de objetivos propios de descarbonización. La extensión de esta lógica a un sistema obligatorio nacional debería producirse únicamente cuando exista un marco europeo armonizado plenamente consolidado y tras una evaluación de impacto que acredite su proporcionalidad.

- En tercer lugar, la iniciativa debe evitar la fragmentación regulatoria y la duplicidad con instrumentos ya existentes o en curso. La proliferación de obligaciones nacionales paralelas sobre huella de carbono —para baterías, materias primas críticas, comercio transfronterizo (CBAM), homologación de vehículos y, eventualmente, puntuación medioambiental— exige una coordinación rigurosa que minimice solapamientos, contradicciones y cargas administrativas redundantes para fabricantes, importadores, concesionarios y consumidores, aplicando el principio de “solo una vez” en la recogida de datos.
- En cuarto lugar, la metodología debe incorporar una gobernanza clara de actualización y verificación, con una jerarquía de datos que combine datos primarios verificados, factores secundarios públicos y valores por defecto prudentes cuando no exista información suficiente. Esta arquitectura es esencial para evitar resultados arbitrarios, reducir litigiosidad y facilitar la supervisión por parte de las autoridades competentes.

Sobre esta base, la Cámara de Comercio de España formula una serie de observaciones específicas en relación con los elementos clave de la iniciativa.

### 3 | OBSERVACIONES ESPECÍFICAS

#### Observaciones relativas a la naturaleza y al enfoque general de la metodología (pregunta 1):

En coherencia con las consideraciones generales expuestas en el apartado anterior, el establecimiento de una metodología basada en criterios científicos homogéneos resulta, en términos generales, deseable, siempre y cuando se conciba como un desarrollo complementario y plenamente convergente con los trabajos en curso en UNECE y con la revisión del Reglamento (UE) 2019/631, así como con la metodología específica para baterías de vehículos eléctricos que está desarrollando la Comisión Europea. La metodología española debería ser, por construcción, compatible y convertible con los estándares europeos e internacionales que se aprueben en los próximos meses, mediante una matriz de equivalencia que evite la generación de requisitos nacionales autónomos.

Asimismo, el Análisis del Ciclo de Vida (ACV) es una herramienta consolidada en la industria automovilística europea, utilizada desde hace años con carácter voluntario como sistema interno de gestión medioambiental. La Cámara considera que esta naturaleza voluntaria debería preservarse, al menos en la fase inicial de implantación, hasta que el marco armonizado europeo e internacional esté plenamente consolidado.

Más allá de lo anterior, cualquier metodología que se adopte debe asegurar la coherencia con los instrumentos paralelos en materia de huella de carbono industrial (CBAM, NZIA, Reglamento de materias primas fundamentales, Reglamento de baterías). En particular, la lógica del CBAM —diferenciar en función de la intensidad de carbono incorporada en determinados productos importados— ofrece un precedente regulatorio sólido y debería servir de referencia conceptual para asegurar la compatibilidad con el Derecho de la Unión, con las obligaciones de la OMC y con las reglas aplicables en materia de ayudas de Estado y contratación pública.

#### Observaciones relativas a la pregunta 2:

*Sin aportaciones adicionales a las ya formuladas en los apartados anteriores.*

Observaciones relativas al alcance y al tratamiento de modelos heterogéneos (pregunta 3):

La aplicación universal de la puntuación a la totalidad del parque, con independencia del tipo de vehículo, año de fabricación y tecnología de propulsión, resulta razonable como objetivo de medio plazo y con finalidad informativa, pero requiere una implantación progresiva y técnicamente diferenciada en función de la disponibilidad y calidad de la información de partida.

La Cámara considera oportuno distinguir, al menos, dos planos: (i) los vehículos de nueva matriculación, respecto de los cuales es viable exigir información detallada del proceso productivo a los fabricantes; y (ii) los vehículos del parque circulante existente, para los cuales la reconstrucción retrospectiva completa del ciclo de vida puede ser impracticable y exigiría aproximaciones por defecto basadas en clase, antigüedad y tecnología.

Las categorías M (transporte de personas) y N (transporte de mercancías) del Reglamento (UE) 2018/858 abarcan realidades de uso muy heterogéneas. La metodología debería contemplar parámetros de uso específicos —kilometraje medio anual, vida útil esperada, perfil de circulación— ajustados a cada subcategoría (M1, M2, M3, N1, N2, N3), evitando trasladar de manera mecánica los parámetros aplicables al segmento turismos a vehículos pesados o de uso profesional.

Para preservar la equidad metodológica entre tecnologías de propulsión, el tratamiento de la fase de uso debe basarse en el mix eléctrico nacional vigente y en su evolución prevista para los BEV y PHEV, y en los datos oficiales WLTP para los vehículos térmicos, manteniendo en ambos casos la consistencia temporal y geográfica. La selección del mix de referencia (estático, dinámico o marginal) tiene efectos significativos sobre los resultados y merece una decisión metodológica explícita, transparente y justificada.

Conviene prever un mecanismo de transición que permita la incorporación progresiva de los vehículos industriales pesados (N2, N3) y de los autobuses (M2, M3), cuyas cadenas de valor presentan especificidades muy diferentes a las del segmento de turismos y donde los procedimientos de homologación VECTO ofrecen un punto de partida bien establecido.

Observaciones relativas a la trazabilidad de la información productiva (pregunta 4):

La obtención fiable de información sobre los lugares de producción de componentes, transformaciones intermedias y ensamblaje final constituye, probablemente, el principal reto técnico para la viabilidad de la metodología; una mala calibración en este punto puede generar las mayores cargas para el sector.

La declaración por parte del fabricante debería constituir la fuente principal de información, en línea con el principio de «solo una vez» y aprovechando los datos que las marcas ya recopilan voluntariamente con fines internos de gestión medioambiental y, cuando proceda, de información corporativa de sostenibilidad en el marco de la CSRD y los estándares europeos de reporte de sostenibilidad.

Esta declaración debe poder presentarse en un formato armonizado europeo, en línea con lo señalado anteriormente. Forzar formatos exclusivamente nacionales generaría obligaciones de declaración duplicadas que penalizarían especialmente a fabricantes europeos con presencia en varios Estados miembros.

Asimismo, la protección de la información comercial sensible (acuerdos de suministro, identidad de proveedores de segundo y tercer nivel) debe garantizarse mediante mecanismos de agregación, anonimización o tratamiento confidencial, sin lo cual la cooperación de la industria se vería seriamente comprometida.

La norma debería diferenciar entre información pública, información accesible a las autoridades competentes y datos sometidos a verificación por terceros. Esa segmentación permitiría preservar secretos empresariales y, al mismo tiempo, garantizar la trazabilidad suficiente para evitar declaraciones no contrastables.

Observaciones relativas a las fuentes y los factores de emisión (preguntas 5 y 6):

Existen fuentes internacionales reconocidas que aportan factores de emisión razonablemente robustos: el IPCC, el Joint Research Centre (JRC) de la Comisión Europea, la Agencia Internacional de la Energía (AIE), las bases de datos ecoinvent y el modelo GREET del Argonne National Laboratory, entre otras. La metodología debería priorizar fuentes públicas, periódicamente actualizadas y verificables, evitando dependencias de proveedores privados que limiten la transparencia o introduzcan costes de licencia para los operadores.

Las normas ISO 14040 e ISO 14044 proporcionan el marco metodológico de referencia internacionalmente reconocido para los análisis de ciclo de vida y deben constituir el punto de partida técnico para asegurar coherencia con la práctica del sector y con los

desarrollos europeos.

En la fase de uso, los datos oficiales derivados del procedimiento mundial armonizado de ensayo para vehículos ligeros (WLTP) para turismos y furgonetas y de VECTO para vehículos pesados constituyen la fuente más fiable y armonizada disponible, al estar sujetos a procedimientos de verificación reglamentada en la propia Unión Europea.

Para la fase de fin de vida, conviene articular las estimaciones con la Directiva 2000/53/CE sobre vehículos al final de su vida útil y con su próxima revisión mediante la propuesta de Reglamento sobre vehículos al final de su vida útil (ELV), aprovechando los procedimientos ya establecidos por los regímenes de responsabilidad ampliada del productor que operan en España.

Conviene prever, en todo caso, un mecanismo formal de actualización periódica de factores de emisión que garantice la convergencia con las versiones más recientes de las fuentes internacionales y europeas, así como con la evolución del mix energético nacional. Para aportar seguridad jurídica, cada actualización debería estar versionada y acompañarse de un periodo transitorio suficiente antes de producir efectos en usos vinculantes.

#### Observaciones relativas a los ámbitos y casos de uso de la herramienta (pregunta 7):

Como acertadamente reconoce la propia consulta, la aplicación específica «dependerá en todo caso de lo que se establezca en otras normas», por lo que resulta especialmente relevante anticipar los usos potenciales con el fin de evitar distorsiones e inseguridad jurídica.

La Cámara identifica los siguientes ámbitos de aplicación como potencialmente valiosos, siempre con la debida cautela, respeto a la lógica de armonización europea y plena compatibilidad con las reglas del mercado interior:

- Información al consumidor mediante un etiquetado complementario al ya existente —que en ningún caso debería sustituir a la actual clasificación medioambiental de la DGT—, reforzando la transparencia en el punto de venta. Esta línea de aplicación deberá articularse con la prevista revisión en 2026 de la normativa europea de etiquetado de vehículos, orientada a reforzar la información disponible sobre el impacto medioambiental del ciclo de vida de los vehículos electrificados.
- Criterios de contratación pública sostenible. Este caso de uso adquiere especial relevancia a la luz del Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, de 5 de marzo de 2025, que anuncia la introducción de criterios de

sostenibilidad y resiliencia en la contratación pública europea de vehículos, así como de la Comunicación de la Comisión sobre descarbonización de las flotas corporativas publicada simultáneamente. La prevista revisión del marco europeo de contratación pública en 2026 y la propuesta de Reglamento sobre vehículos corporativos limpios, presentada por la Comisión el 16 de diciembre de 2025 como parte del Automotive Package y actualmente en tramitación legislativa, requerirán, para su correcta operatividad, una metodología armonizada de huella de carbono del ciclo de vida de los vehículos. Una puntuación medioambiental española robusta y plenamente alineada con los desarrollos europeos contribuiría a la efectividad de estos instrumentos, tanto en el plano interno —en coherencia con la Directiva 2014/24/UE y con la Estrategia Nacional de Contratación Pública— como en la futura aplicación o transposición de las normas europeas en España.

- Instrumentos de defensa comercial y de competencia equitativa frente a la importación de vehículos procedentes de jurisdicciones con menores estándares medioambientales.

Cualquier aplicación de la puntuación con efectos económicos directos —incentivos fiscales, ayudas a la adquisición, programas de leasing social o beneficios en la fiscalidad de matriculación o circulación— deberá asegurar la estabilidad y predictibilidad de los criterios, condición esencial en una industria con ciclos de inversión particularmente largos.

Asimismo, resultaría prudente que cualquier eventual uso vinculante de la puntuación se introduzca con un plazo suficiente de transición —no inferior a 24 meses desde la entrada en vigor de la metodología armonizada europea— que permita a los fabricantes y a su red de distribución adaptar sus cadenas productivas, sus sistemas de información y sus procesos comerciales.

#### Observaciones relativas a la incorporación de otros componentes medioambientales (pregunta 8):

El enfoque inicial centrado exclusivamente en la huella de carbono parece adecuado para la fase de implantación de la herramienta, en tanto el CO<sub>2</sub> equivalente es el indicador más directamente vinculado a los compromisos climáticos del PNIEC y al marco regulatorio europeo en materia de emisiones de vehículos. Ampliar prematuramente el número de variables comprometería tanto la viabilidad técnica como la comprensibilidad de la puntuación. Se recomienda realizar una eventual incorporación posterior de indicadores adicionales una vez se haya puesto en marcha y confirmado la

eficacia de la herramienta, y no antes de su lanzamiento.

La Cámara de Comercio de España queda a disposición del Ministerio para profundizar en cualquiera de las consideraciones expuestas y para colaborar en los trabajos técnicos que permitan asegurar una metodología proporcionada, verificable y plenamente alineada con el marco europeo e internacional.

