

INFORME

CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA

Consulta pública sobre el “Automotive Package” presentado por la Comisión Europea

Marzo de 2026

1 | INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye una contribución al proceso de consulta pública abierto el 5 de marzo de 2026 por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre el Automotive Package (Paquete de Automoción), presentado por la Comisión Europea el 16 de diciembre de 2025, en ejercicio de la función consultiva que la Ley 4/2014 atribuye a la Cámara de Comercio de España.

El paquete persigue un doble objetivo. Por un lado, se busca impulsar la competitividad del sector mediante la simplificación administrativa, la reducción de costes y una mayor flexibilidad regulatoria para los fabricantes. Por otro, acelerar la transición hacia una movilidad limpia, reforzando la adopción de vehículos de cero y bajas emisiones. Desde la perspectiva de la Cámara de España, procede valorar estas medidas atendiendo a su impacto sobre los intereses generales del tejido empresarial y, en particular, sobre la competitividad, la inversión y la capacidad de adaptación de las empresas.

En particular, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico solicita observaciones respecto a las siguientes propuestas legislativas contenidas en el citado paquete de medidas:

- La modificación del Reglamento (UE) 2019/1242, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos.
- La modificación del Reglamento (UE) 2019/631, relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos.
- La nueva propuesta de Reglamento de la Comisión Europea sobre flotas corporativas limpias.

2 | VALORACIÓN GLOBAL

La Cámara de Comercio de España comparte el objetivo de la Comisión Europea de reforzar la competitividad de la industria automovilística europea, un objetivo especialmente relevante para la economía española por el peso del sector en la actividad industrial, el empleo y la inversión.

En este sentido, la Cámara valora positivamente las medidas de simplificación y de mayor flexibilidad regulatoria contenidas en las propuestas de modificación de los Reglamentos (UE) 2019/631 y (UE) 2019/1242, en la medida en que pueden favorecer una transición ordenada, preservar la capacidad inversora y aportar mayor previsibilidad a los fabricantes, sin alterar los objetivos de descarbonización a largo plazo.

Respecto de la nueva propuesta de Reglamento sobre flotas corporativas limpias, se valora positivamente el establecimiento de objetivos a nivel de Estado miembro -y no como imposición directa a cada empresa-, así como la exclusión de las pequeñas y medianas empresas del cálculo de los objetivos y la limitación del ámbito de aplicación a turismos y vehículos comerciales ligeros. Todo ello resulta coherente con el principio de proporcionalidad y con la necesidad de evitar cargas innecesarias sobre el tejido empresarial español. No obstante, desde una perspectiva de interés general empresarial, se formulan las siguientes observaciones con el ánimo de reforzar la proporcionalidad, la viabilidad de implantación y la coherencia regulatoria de la propuesta.

- En las consideraciones previas al articulado, concretamente en el punto 10, se indica que fijar cuotas obligatorias a nivel de empresa individual generaría cargas excesivas y riesgos de elusión, razón por la cual se opta por objetivos a nivel de Estado miembro. Ahora bien, el propio análisis de impacto evidencia que una parte muy significativa de las matriculaciones corporativas se concentra en empresas dedicadas a la gestión de flotas. En consecuencia, aunque la obligación se configure a escala estatal, su incidencia práctica puede recaer de forma particularmente intensa sobre operadores de renting, leasing y alquiler, cuya actividad depende de la disponibilidad, la rotación y la capilaridad territorial de los vehículos.

Por ello, resultaría conveniente que la propuesta prevea márgenes de flexibilidad para aquellos supuestos en los que la operativa de la flota y el despliegue desigual de infraestructuras puedan dificultar el cumplimiento en condiciones económicamente sostenibles (a través de la distinción entre empresas cuya flota

de vehículos es coyuntural, incidental al desarrollo de su actividad principal, y empresas cuyo modelo de negocio depende directamente de la composición de la flota).

- En el anexo de la propuesta de Reglamento, la Comisión establece los objetivos nacionales modulados principalmente según el PIB per cápita de cada Estado miembro, como aproximación a su capacidad económica. La Cámara de Comercio de España considera que este criterio, por sí solo, resulta insuficiente y debería complementarse con dos elementos fundamentales:
 - Grado real de penetración del vehículo eléctrico en el mercado nacional y en segmentos específicos, especialmente en aquellas flotas cuyo modelo de negocio depende directamente de la composición de la flota.
 - Capacidad demostrada de la red de recarga rápida y ultrarrápida, tanto en volumen como en distribución territorial.

Fijar objetivos nacionales atendiendo exclusivamente al PIB per cápita ignora factores críticos como la madurez real de la infraestructura de carga -en particular en corredores turísticos, aeropuertos y otros nodos de movilidad- y el grado de aceptación del vehículo eléctrico por parte de los usuarios finales. La Cámara recomienda, por tanto, incorporar mecanismos explícitos de flexibilidad que condicionen o modulen los objetivos nacionales, entre ellos:

- Mecanismos de ajuste vinculados al grado de preparación de la infraestructura, en coordinación con el Reglamento AFIR y el paquete de redes de la UE.
- Subobjetivos diferenciados o exenciones parciales temporales para flotas de alquiler en aeropuertos y nodos turísticos cuando la disponibilidad real de red o cargadores rápidos no alcance umbrales mínimos de capacidad de red y de infraestructura de recarga.
- Prioridad en la asignación de fondos europeos para el refuerzo urgente de la red de recarga en estos puntos estratégicos.

Incorporar estos criterios adicionales evitaría impactos desproporcionados en sectores clave para la economía española, como el turismo y el transporte asociado, preservando la competitividad económica, la cohesión territorial y el empleo, al tiempo que se mantiene la ambición climática general.

➤ Finalmente, se considera que la propuesta de Reglamento debería reforzar su coherencia con el principio de neutralidad tecnológica presente en otros elementos del Automotive Package. No en vano, mientras que la modificación del Reglamento 2019/631 introduce mayor flexibilidad y neutralidad tecnológica —permitiendo, a partir de 2035, compensar hasta un 10 % de las emisiones remanentes mediante el uso de combustibles renovables y sintéticos (e-fuels y biofuels) certificados, acero bajo en carbono fabricado en la UE, y reconociendo explícitamente vías de cumplimiento para tecnologías híbridas enchufables (PHEV), range-extenders y combustibles neutros en carbono—, la propuesta sobre flotas corporativas mantiene un enfoque más restrictivo y centrado casi exclusivamente en vehículos de cero emisiones (ZEV, principalmente BEV) y bajas emisiones (ZLEV, que incluyen PHEV pero con límites muy estrictos en emisiones de escape). Por ello, convendría que el diseño de los objetivos y de los incentivos reconociera, cuando exista acreditación verificable, las distintas soluciones tecnológicas y energéticas capaces de contribuir de forma efectiva a la reducción de emisiones, evitando sesgos regulatorios prematuros y preservando la capacidad de innovación de la industria europea. En particular, mediante:

- La incorporación explícita de un mecanismo de corrección de carbono (Carbon Correction Factor) que valore el uso real de combustibles renovables y sintéticos certificados en el cómputo de objetivos ZLEV.
- Mayor reconocimiento de PHEV y range-extenders con utilidad eléctrica demostrada (mediante factores de utilidad ajustados y datos OBFCM/on-board fuel consumption monitoring), permitiendo que contribuyan de forma más significativa a las cuotas nacionales.
- La inclusión de una definición o vía de cumplimiento para vehículos neutros en CO₂ en ciclo de vida (incluyendo aquellos que operen exclusivamente con combustibles renovables certificados conforme a la Directiva RED), coherente con las compensaciones permitidas en la revisión de 2019/631 a partir de 2035.

Y, en suma, una mayor coherencia entre la propuesta sobre flotas corporativas limpias y el resto del Automotive Package, a fin de evitar asimetrías regulatorias que puedan generar inseguridad jurídica o desincentivar la inversión.

A continuación, la Cámara de Comercio de España presenta sus alegaciones específicas en respuesta al cuestionario del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, manteniendo coherencia con la valoración global expuesta y con el objetivo compartido de reforzar la competitividad de la industria automovilística europea y española sin comprometer la ambición climática a largo plazo.

3 | OBSERVACIONES ESPECÍFICAS

Alegaciones a los objetivos de vehículos cero emisiones y vehículos de bajas emisiones para España (art 3 y anexo I).

La Cámara de España considera que los objetivos nacionales asignados a España en el anexo (55 % de cuota combinada de vehículos de cero y bajas emisiones y, al menos, un 36 % de vehículos de cero emisiones para turismos en 2030; 32 % y 29 %, respectivamente, para furgonetas) son exigentes en el contexto actual de madurez del mercado y de la infraestructura de recarga en España, especialmente en aquellos segmentos empresariales con alta intensidad de uso de flota (empresas de leasing, renting y rent-a-car).

Por ello, se solicita:

1. **Revisión de los criterios de modulación** de los objetivos nacionales, incorporando, además del PIB per cápita, dos indicadores objetivos adicionales:
 - Grado real de penetración del vehículo eléctrico en el mercado nacional (tasa de matriculaciones nuevas y parque circulante) y en segmentos críticos.
 - Capacidad demostrada de la red de recarga rápida y ultrarrápida (potencia instalada, cobertura en corredores estratégicos, aeropuertos y zonas periféricas o insulares), en coordinación con los informes de seguimiento del Reglamento AFIR.
2. Incorporación de **mecanismos de flexibilidad** explícitos en el artículo 3 y en el anexo, tales como:
 - Posibilidad de ajuste temporal o sectorial de los objetivos cuando se acredite un grado insuficiente de preparación de la infraestructura, mediante un informe anual coordinado con el seguimiento del AFIR.

- Subobjetivos diferenciados o exenciones parciales temporales para flotas de alquiler en aeropuertos y destinos turísticos de alta dependencia del vehículo de alquiler, condicionados a planes acreditados de refuerzo de la red.

Estos ajustes permitirían mantener la ambición climática general de la Unión mientras se evita un impacto desproporcionado en actividades estratégicas para la economía española y en la viabilidad de las empresas de gestión de flotas.

Alegaciones al ámbito de aplicación a grandes empresas, excluidas pequeñas y medianas empresas (art 1).

La Cámara de España valora positivamente la exclusión de las pymes del ámbito de aplicación del Reglamento, medida coherente con el principio de reducción de cargas administrativas y financieras innecesarias sobre un tejido productivo en el que las pymes representan más del 99% de las empresas y generan más del 65 % del empleo privado.

Alegaciones al ámbito de aplicación a vehículos ligeros y comerciales ligeros, excluyendo vehículos pesados (art 1)

La Cámara de España apoya la exclusión de camiones y autobuses del ámbito de aplicación del Reglamento sobre flotas corporativas limpias, dada la existencia de marcos normativos específicos para los vehículos pesados y para la contratación pública de vehículos limpios. Esta delimitación evita duplicidades regulatorias y favorece una mayor coherencia sectorial.

Alegaciones a las restricciones de financiación de ayudas estatales a las flotas corporativas (art 4)

La Cámara de España comparte el objetivo de orientar las ayudas públicas hacia vehículos de cero y bajas emisiones y, en su caso, hacia vehículos fabricados en la Unión Europea. Sin embargo, la prohibición absoluta de cualquier apoyo financiero - compra, arrendamiento, renting u operación- a vehículos que no sean de cero o bajas emisiones a partir de 2028 puede generar varios riesgos:

- Rigidez excesiva en un contexto de despliegue aún incompleto de infraestructuras y de oferta competitiva de vehículos de cero emisiones en todos los segmentos.
- Posible impacto negativo en la renovación del parque circulante de flotas intensivas, en las que la transición debe acompasarse con la madurez de la

infraestructura, la disponibilidad de vehículos las necesidades reales de movilidad de los usuarios.

En el caso de sectores estratégicos con limitaciones estructurales objetivas —como los operadores de flotas de rent-a-car en aeropuertos insulares o en destinos de alta dependencia turística—, la prohibición absoluta de ayudas a vehículos que no sean de cero o bajas emisiones a partir de 2028 resulta especialmente problemática. La Cámara recomienda que el artículo 4 prevea una transición escalonada para estos sectores, de forma que las ayudas puedan mantenerse transitoriamente cuando existan restricciones acreditadas de capacidad de red o insuficiencia de infraestructura de recarga rápida.

Alegaciones a otros apartados no cubiertos anteriormente.

(Véase el apartado 2 del presente informe).