

INFORME

CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA

**Contribución a la consulta pública sobre
la propuesta de Reglamento por el que se
establece la Ley de Aceleración
Industrial**

Junio de 2026

1 | INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye la contribución de la Cámara de Comercio de España al proceso de consulta pública («convocatoria de datos para una evaluación de impacto») abierto por la Comisión Europea en relación con la propuesta de Reglamento por el que se establece un marco de medidas para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos, denominada «Ley de Aceleración Industrial» (Industrial Accelerator Act, en adelante «IAA», por su siglas en inglés o «el Reglamento»).

La iniciativa se inscribe en el marco del Pacto por una Industria Limpia, la estrategia de crecimiento de la Unión orientada a acelerar simultáneamente la descarbonización y la competitividad de la industria europea. La IAA persigue tres objetivos específicos: agilizar los procedimientos de concesión de autorizaciones para los proyectos de fabricación industrial y de descarbonización; reforzar las cadenas de valor estratégicas mediante requisitos de origen de la Unión y de bajas emisiones de carbono en la contratación pública y los regímenes de ayudas; y crear y proteger mercados pioneros para los productos europeos hipocarbónicos. A ello se añade un marco de condiciones para determinadas inversiones extranjeras directas en sectores estratégicos emergentes y la creación de zonas de aceleración de la fabricación industrial.

La Cámara de España comparte el diagnóstico de la Comisión y el sentido de urgencia que lo motiva. La industria europea —y muy señaladamente la española— afronta una presión creciente derivada de la competencia desleal, las dependencias estratégicas y los elevados costes energéticos. El sector manufacturero resulta esencial para garantizar la resiliencia económica de la UE a largo plazo y alcanzar su objetivo de neutralidad climática. De acuerdo con la exposición de motivos de la propuesta, su peso en el PIB europeo ha ido disminuyendo progresivamente, pasando del 17,4% en el año 2000 al 14,3% en 2024. De manera particular, la industria del automóvil, con más de 100.000 puestos de trabajo perdidos entre 2024 y 2025, es uno de los sectores que mejor ilustra la fragilidad del momento industrial europeo, y recuperar su competitividad resulta particularmente relevante. En este contexto, la IAA constituye una señal política relevante y un instrumento necesario para el refuerzo de la base industrial europea.

No obstante, para cumplir su ambición, la IAA debe ser plenamente operativa en la práctica, con criterios proporcionados y accesibles —en particular para las pymes— y coherencia legislativa con los instrumentos conexos, como el Reglamento de la Industria de Cero Emisiones Netas (en adelante, «NZIA», por sus siglas en inglés), el Reglamento de Materias Primas Fundamentales (en adelante, el «CRMA»), la Directiva de Energías Renovables (en adelante, la «RED») o el Reglamento de Diseño Ecológico para Productos Sostenibles (en adelante, el «ESPR»). Al mismo tiempo, ha de complementarse con una acción decidida para reducir los costes energéticos y simplificar el marco regulatorio.

Sobre estas premisas, se formulan a continuación una valoración global y una serie de observaciones específicas.

2 | VALORACIÓN GLOBAL

La Cámara de Comercio de España valora positivamente la ambición de la Comisión Europea de reforzar la base industrial de la Unión. La IAA aborda algunos de los habilitadores clave de una economía europea más competitiva, en particular la agilización de los procedimientos de autorización y el apoyo a las agrupaciones empresariales industriales (clusters), que constituyen pasos en la dirección correcta.

Al mismo tiempo, la Cámara de España desea trasladar su preocupación por la operatividad de varias de las medidas previstas, en particular los nuevos requisitos de origen de la Unión («Made in EU») y de contenido hipocarbónico en la contratación pública y los regímenes de ayudas, especialmente para las pymes, y cuya repercusión sobre las relaciones comerciales, las cadenas de valor y los costes de los insumos debe evaluarse con cuidado.

En este sentido, desde la perspectiva del tejido productivo, resulta igualmente esencial que la IAA incorpore un verdadero test de competitividad y de pyme, capaz de medir no solo el impacto ambiental esperado, sino también los efectos sobre costes de producción, disponibilidad de proveedores, plazos de inversión, cargas de verificación, acceso de las pymes a las licitaciones y posibles desvíos de comercio o inversión. Dicho test debería aplicarse también a los actos delegados y de ejecución que desarrollen la norma.



Para que la IAA cumpla su ambición sin generar efectos contraproducentes, la Cámara de España considera de necesaria observancia las siguientes condiciones, ordenadas conforme a los principales ejes del Reglamento:

- **Un marco de autorizaciones coherente y ampliado.** Las medidas de simplificación y agilización de los permisos —incluidos el interés público superior y la aprobación tácita— no deberían limitarse a los proyectos estratégicos, sino extenderse al conjunto de sectores y proyectos industriales, garantizando al mismo tiempo la coherencia con los marcos de autorización conexos.
- **Unas zonas de aceleración más eficaces.** Las zonas de aceleración de la fabricación industrial deberían abarcar cadenas de valor industriales más amplias, contar con infraestructuras habilitadoras adecuadas e incorporar una autorización de referencia sólida que cubra la mayoría de las autorizaciones pertinentes para los proyectos de la zona.
- **Unos criterios de «Made in EU» y de bajas emisiones practicables.** Los requisitos en la contratación pública y en los regímenes de ayudas deben ser específicos, proporcionados y basados en la evidencia. Con carácter general, el contenido y los productos procedentes de terceros países con los que la Unión haya celebrado acuerdos pertinentes deberían considerarse equivalentes al origen de la Unión, sin perjuicio del tratamiento específico que requieren determinados sectores en situación de especial fragilidad, como el del automóvil, abordado en las observaciones al anexo III.
- **Unos incentivos proporcionados a las exigencias de origen.** Un elevado nivel de contenido europeo conlleva un coste de localización que debe verse compensado mediante incentivos suficientes; de lo contrario, las exigencias «Made in EU» se convertirían en una carga para la industria de la Unión en lugar de en una palanca para reforzarla. Tales exigencias deben articularse en estrecha complementariedad con los expedientes conexos (en particular, la revisión del Reglamento de emisiones de CO₂), de modo que los instrumentos de estímulo de la demanda y de apoyo a la producción acompañen, y no penalicen, a los fabricantes con mayor huella industrial en Europa.
- **La salvaguarda del atractivo inversor.** Las normas sobre inversión extranjera deben permanecer circunscritas a supuestos claramente justificados y preservar

la credibilidad de la Unión como destino de inversión abierto, evitando todo efecto disuasorio sobre la inversión necesaria para la transformación industrial.

- **La seguridad jurídica y la coherencia con los marcos conexos.** La IAA se solapa con otros instrumentos de la Unión —en particular, el mecanismo de control de las inversiones extranjeras directas y el Reglamento sobre vehículos corporativos limpios—, lo que puede dar lugar a procedimientos duplicados, definiciones divergentes y plazos incoherentes para un mismo operador. Es necesaria una coordinación estrecha que evite estos solapamientos y garantice a las empresas un marco predecible y un proceso único siempre que una misma operación quede sujeta a varios regímenes.
- **Un diálogo constructivo con el tejido empresarial.** La IAA descansa en numerosos actos delegados y de ejecución para definir criterios y metodologías clave. La Cámara de España subraya que tales actos deben elaborarse en consulta estrecha y estructurada con los sectores afectados, incluidas las pymes y los agentes intermedios, garantizando la participación temprana del tejido empresarial para prevenir perturbaciones en las cadenas de suministro y asegurar que los futuros requisitos sean operativos.
- **Una financiación suficiente y territorialmente equilibrada.** La IAA debería acompañarse de instrumentos europeos de financiación y garantías que eviten que el acceso a las ayudas dependa en exceso de la capacidad fiscal de cada Estado miembro. En ausencia de un apoyo financiero adecuado, los requisitos de origen y de bajas emisiones pueden traducirse en mayores costes para las empresas, particularmente para pymes y proveedores de segundo y tercer nivel.

Por último, la Cámara de España subraya que la IAA no puede considerarse una solución única para los retos de competitividad de Europa. Más allá de la intervención regulatoria, se requieren esfuerzos más intensos para mejorar las condiciones marco de las empresas, priorizando el acceso a una energía asequible y fiable, unas infraestructuras de transporte y digitales bien desarrolladas, un suministro seguro de materias primas, una mano de obra cualificada y la eliminación de las barreras del mercado interior.

Sobre esta base, la Cámara de España formula las siguientes observaciones específicas, ordenadas conforme a la estructura del Reglamento. Por razones de economía y utilidad del análisis, se ha optado por centrar los comentarios en aquellos

aspectos del articulado susceptibles de mejora, omitiendo un pronunciamiento expreso sobre las disposiciones que valora positivamente.

3 | OBSERVACIONES ESPECÍFICAS

Capítulo I — Disposiciones generales

Observaciones al Artículo 3. Definiciones

La Cámara de España recomienda que las definiciones de la IAA sean coherentes con la legislación europea vigente y futura, incluidos el NZIA, el CRMA y el ESPR. Cuando la IAA emplee deliberadamente conceptos más amplios que los del NZIA o el CRMA, así debería indicarse expresamente en el articulado o en los considerandos. En particular, el alcance de nociones como «proyectos de descarbonización de la industria de gran consumo de energía», «industrias de gran consumo de energía» y «proyectos estratégicos» debe definirse con precisión o remitirse claramente a otros instrumentos, a fin de evitar inseguridad jurídica para las empresas y las administraciones.

En ese sentido, la introducción de disposiciones de origen de la Unión en la contratación pública con anterioridad a la revisión del marco general de contratación resulta inoportuna. La Cámara de España recomienda encarecidamente una secuenciación y una coordinación cuidadosas entre la IAA, el paquete de Soberanía Tecnológica y las demás iniciativas en preparación que afectan a la contratación de sectores y tecnologías específicos. Sin una correspondencia clara de normas, definiciones y procedimientos comunes, el riesgo de introducir requisitos solapados o incoherentes resulta casi inevitable.

Capítulo II — Condiciones favorables para la producción y la descarbonización

Observaciones al Artículo 5. Procedimiento de concesión de autorizaciones

El artículo 5 fija un límite de 45 días para la verificación de la integridad de la solicitud. Para los proyectos de fabricación industrial que permanezcan en el ámbito de dicho artículo, la propuesta debería aclarar que ese plazo se entiende sin perjuicio de los plazos nacionales más breves (si los hubiera), en línea con las salvaguardas análogas del NZIA y del CRMA.

La agilidad administrativa debería descansar, además, en una ventanilla única digital

efectiva, en formularios normalizados, en la tramitación paralela de permisos y en el principio de «solo una vez», evitando que distintas autoridades soliciten información ya aportada por la empresa. Para las pymes, la simplificación procedimental es tan relevante como la reducción formal de plazos.

Observaciones al Artículo 6. Proyectos de descarbonización de la industria de gran consumo de energía

La remisión al artículo 14 de la propuesta de Reglamento sobre la agilización de las evaluaciones ambientales ofrece un potencial significativo, pero limita los mecanismos de interés público superior, aprobación tácita y resolución de controversias a los proyectos de descarbonización de la industria de gran consumo de energía. Ello supone una oportunidad perdida para convertir la simplificación de los permisos en un verdadero habilitador estratégico de la competitividad europea. La Cámara de España solicita que estas medidas de aceleración se extiendan a todos los proyectos industriales. En particular, deberían cubrir la electrificación de cualquier tipo de industria y los proyectos de descarbonización industrial, y no circunscribirse a los sectores estratégicos enumerados en la IAA, a fin de promover la competitividad del conjunto de la industria europea. Asimismo, el procedimiento de autorización debería distinguir con claridad entre los permisos administrativos y los permisos técnicos de conexión a la red, que responden a lógicas y plazos diferentes, para evitar que la tramitación técnica lastre la agilización administrativa perseguida.

Capítulo III — Refuerzo de las cadenas de valor industriales estratégicas de la Unión

Observaciones a los Artículos 8 y 9. Contenido equivalente al de origen de la Unión en la contratación pública y Contenido equivalente al de origen de la Unión en otras formas de intervención pública

El régimen de equivalencia al origen de la Unión para los socios de confianza constituye uno de los aspectos más delicados de la propuesta, por su incidencia directa sobre las relaciones comerciales de la Unión y sobre la seguridad jurídica de los operadores. La Cámara de España comparte el objetivo de reforzar las cadenas de valor europeas, pero advierte de que su articulación concreta debe calibrarse con especial cuidado para no generar tensiones comerciales ni discriminaciones indebidas.

A este respecto, la Cámara de España desea trasladar dos preocupaciones principales: la primera, relativa al alcance del enfoque inclusivo y a las condiciones de la

equivalencia; la segunda, relativa a la solidez del marco contra la elusión y al alcance de la delegación de poderes en la Comisión.

- **Mantener un enfoque inclusivo respecto de los socios de confianza.**

La Cámara de España acoge favorablemente que el contenido procedente de terceros países con los que la Unión haya celebrado acuerdos pertinentes se considere equivalente al origen de la Unión, lo que contribuye a evitar tensiones comerciales, desincentivos a la inversión e inseguridad jurídica. Al mismo tiempo, se considera que este trato de origen equivalente debería vincularse a un acceso recíproco efectivo, exigible y continuado a los mercados de contratación de los terceros países beneficiarios, contemplándose la retirada de la equivalencia cuando las empresas de la Unión se enfrenten a restricciones materiales, sistémicas o discriminatorias. En tal caso, la retirada debería practicarse con arreglo a criterios objetivos y garantías procedimentales, aplicando salvaguardas y períodos transitorios adecuados, en particular para los proyectos estratégicos de larga duración con contratos ya firmados.

Mención aparte merece el tratamiento de los vehículos. Conforme al anexo III, el enfoque inclusivo descrito no se aplica a los vehículos ensamblados en terceros países, que deben cumplir el criterio de ensamblaje en la Unión. La Cámara de España considera que esta diferenciación está justificada por la situación excepcional que atraviesa la industria automovilística europea —sometida a una presión competitiva sin precedentes y a una contracción severa del empleo—, que aconseja un tratamiento específico orientado a preservar y reforzar la base productiva europea del sector. La Cámara de España desarrolla esta posición en sus observaciones al anexo III.

- **Establecer un marco sólido contra la elusión y acotar la delegación de poderes**

Aunque los motivos de exención de terceros países son apropiados, su aplicación práctica debe sustentarse en criterios claros, procedimientos transparentes y períodos transitorios adecuados. Toda apertura a países socios debe acompañarse de un marco robusto contra la elusión con criterios uniformes para evaluar la creación de valor, sin generar un régimen de control gravoso para el conjunto de las cadenas de suministro.

Por su parte, la delegación de poderes en favor de la Comisión resulta excesivamente amplia, en particular en lo relativo a la exclusión de terceros países de la cláusula de equivalencia: las condiciones sustantivas de exclusión deberían precisarse en el propio texto del Reglamento, a fin de acotar el margen de interpretación de la Comisión y crear seguridad jurídica. Asimismo, se considera apropiado que, antes de adoptar cualquier

acto de exclusión, se consulte, con carácter obligatorio, a los Estados miembros, los sectores afectados y los socios comerciales, con una justificación comprensible, y que la decisión surta efecto tras un período transitorio adecuado, de un mínimo de 24 meses.

Observaciones al Artículo 10. Productos hipocarbónicos

La Cámara de España valora positivamente que la propuesta vincule los requisitos de bajas emisiones a marcos específicos por producto, en particular el Reglamento de Productos de Construcción (en adelante, «CPR», por sus siglas en inglés) y el ESPR, lo que ayuda a evitar duplicidades y fragmentación regulatoria. Al mismo tiempo, reclama salvaguardas que garanticen metodologías practicables y proporcionadas, períodos transitorios adecuados y procedimientos simplificados para las pymes, a fin de evitar cargas desproporcionadas de certificación y de información.

A su vez, la Cámara de España apoya, en principio, el desarrollo de un sistema voluntario de clasificación de la intensidad de gases de efecto invernadero de los productos cuando mejore las decisiones de inversión. No obstante, desarrollar criterios de bajas emisiones al margen del marco del ESPR entraña el riesgo de generar incoherencias en los métodos de cálculo, los requisitos de verificación y las obligaciones de documentación. Todo el trabajo de clasificación debería coordinarse con los marcos específicos por producto y, en la medida de lo posible, realizarse en su seno; los actos delegados deberían someterse a un control adecuado del Parlamento Europeo, los Estados miembros y la industria.

En todo caso, la definición de producto hipocarbónico debería reconocer de forma clara las inversiones ya realizadas por las empresas en eficiencia energética, electrificación, autoconsumo, contratos bilaterales de energía renovable y sustitución de combustibles, evitando que metodologías excesivamente rígidas desincentiven decisiones empresariales tempranas de descarbonización.

Observaciones al Artículo 11. Contratación pública

El artículo 11 excluye de la contratación pública a los operadores económicos «propiedad o bajo control» de entidades establecidas en terceros países que no hayan celebrado un acuerdo con la Unión que garantice el acceso recíproco. La Cámara de España comparte el objetivo de reducir las dependencias estratégicas, pero advierte de que la noción de «propiedad o control» no se define en el Reglamento, lo que genera inseguridad jurídica y un riesgo de aplicación divergente entre Estados miembros. Debería precisarse, en el propio texto, el umbral de participación o de derechos de voto a partir del cual un operador se considera «controlado», si la evaluación atiende a la



propiedad directa o indirecta y cómo se tratan las sociedades matrices últimas, en línea con la mayor precisión que ya emplean otros instrumentos de la Unión (por ejemplo, el umbral del 30 % previsto en el propio artículo 19 de la IAA a efectos de la notificación de inversiones extranjeras, o el concepto de control del Reglamento de concentraciones). Asimismo, debería garantizarse la coherencia con el mecanismo de control de inversiones extranjeras directas y con el Reglamento de Subvenciones Extranjeras, evitando procedimientos duplicados y definiciones divergentes para un mismo operador.

Más allá de la necesaria seguridad jurídica, la Cámara de España —fiel a su tradicional defensa de un comercio internacional abierto y basado en reglas— advierte de que un enfoque anclado exclusivamente en una lista cerrada de países (aquellos que han celebrado un acuerdo de libre comercio, una unión aduanera o son parte del Acuerdo sobre Contratación Pública) resulta excesivamente rígido y puede tornarse arbitrario. Dicho enfoque deja fuera a operadores fiables por su mera nacionalidad y no se adapta a una realidad geopolítica y comercial en constante evolución. En coherencia con el criterio expuesto en relación con los proveedores —basado en el riesgo y la gobernanza, y no en el país de origen—, la Cámara de España considera preferible complementar la lista de países con mecanismos abiertos que permitan reconocer la equivalencia sobre la base de criterios objetivos de fiabilidad y reciprocidad efectiva, revisables en el tiempo.

Por último, debería clarificarse el tratamiento de las filiales constituidas en la Unión que operan con autonomía sustantiva respecto de su matriz —en términos de gestión, plantilla, financiación y cadena de suministro— y que contribuyen al empleo, la inversión y la actividad económica en la Unión. La determinación de su elegibilidad no debería derivarse de manera automática de su estructura última de propiedad, sino ponderar su contribución efectiva a la economía europea, con arreglo a criterios precisos y previamente definidos.

Observaciones a los Artículos 11, 12 y 13. Contratación pública, Otras formas de intervención pública y Ayuda financiera a los vehículos de empresa

La aplicación combinada de requisitos de bajas emisiones y de origen en la contratación y las ayudas puede elevar los costes y retrasar los proyectos, especialmente cuando solo se disponga de un número reducido de proveedores idóneos. La Cámara de España acoge favorablemente las salvaguardas que permiten a las autoridades no aplicar dichos criterios bajo determinadas condiciones, y solicita que se aclare cómo se han determinado los valores umbral y que las salvaguardas se supervisen y ajusten periódicamente cuando las condiciones de mercado, la evolución de los costes o las

restricciones de suministro puedan comprometer su operatividad. Sería recomendable, además, una simplificación de estos mecanismos de exención —por ejemplo, los aplicables en caso de sobrecostes superiores al 25 % o de ausencia de ofertas idóneas—, que en su configuración actual resultan difíciles de aplicar en la práctica y generan una carga administrativa elevada.

La Cámara de España subraya asimismo que los mecanismos de Preferencia Europea («Made in EU») no deben concebirse de forma aislada, sino como parte de una combinación más amplia de instrumentos orientados a crear las condiciones marco adecuadas para la competitividad. En particular, la aplicación del criterio de contenido europeo en la contratación pública puede repercutir con mayor intensidad sobre los costes de la electricidad y de la electrificación que sobre los de las alternativas fósiles, lo que resultaría contraproducente si penaliza precisamente la vía de descarbonización más eficiente. Por ello, las medidas de contratación pública y los nuevos requisitos del NZIA deberían acompañarse de un apoyo directo al lado de la oferta —que evite todo conflicto entre la Preferencia Europea y la necesidad de un suministro energético competitivo— y de mecanismos de compensación o redistribución de los sobrecostes derivados de los criterios de origen y de bajas emisiones, dirigidos a los consumidores finales. En el caso español, donde la fiscalidad y los costes regulatorios que gravan la energía constituyen ya una barrera reconocida a la competitividad industrial, la Cámara de España considera imprescindible que estas medidas no se traduzcan en un encarecimiento adicional de la electricidad y la electrificación.

En particular, persiste una preocupación significativa por la operatividad de estos criterios para las pymes, ya que una documentación y una verificación complejas podrían erigir barreras a su participación en la contratación pública y en los regímenes de ayudas. El Reglamento debería limitar expresamente los requisitos de verificación a niveles manejables y evitar la recogida desproporcionada de datos a lo largo de múltiples niveles de la cadena de suministro. La Cámara de España apoya el enfoque de autodeclaración, acompañado de orientación práctica para las pymes, y sugiere explorar un vínculo opcional con el pasaporte digital de producto para evitar duplicidades. Subraya, asimismo, la importancia de garantizar la coherencia con la futura Ley de Contratación Pública.

Asimismo, debe evitarse que las exigencias de origen y bajas emisiones conduzcan a procedimientos de contratación menos concurridos. Para preservar la competencia, las autoridades contratantes deberían contar con orientaciones claras sobre división en lotes, consultas preliminares de mercado, uso de declaraciones responsables y

ponderación proporcionada de criterios distintos del precio, de modo que las pymes puedan seguir compitiendo.

Capítulo IV — Contribución de las inversiones extranjeras

Observaciones al Artículo 21. Revisión de la inversión extranjera directa por parte de la Comisión

Algunos de los criterios que habilitan a la Comisión para asumir la evaluación de una inversión son relativamente claros, pero el relativo a si una inversión puede «afectar significativamente a la creación de valor añadido en el mercado interior» resulta impreciso. Se recomienda especificar la metodología o la base sobre la cual se aplica este criterio.

Asimismo, el procedimiento de revisión por la Comisión debería sujetarse a plazos máximos, coordinarse con los mecanismos nacionales de control de inversiones y prever una regla de cierre procedimental que evite dejar operaciones empresariales relevantes en una situación prolongada de incertidumbre.

Capítulo V — Zonas de aceleración de la fabricación industrial

Observaciones al Artículo 25. Designación de zonas nacionales de aceleración de fabricación industrial

La Cámara de España respalda, con carácter general, el concepto de zonas de aceleración como instrumento para agrupar proyectos industriales y reducir las barreras de autorización; tales zonas podrían emplearse, cuando proceda, como espacios controlados de pruebas (regulatory sandboxes). No obstante, exigir a cada Estado miembro la designación de una única zona limita el impacto potencial del marco, por lo que debería considerarse un enfoque más ambicioso, que refleje proporcionalmente las estructuras industriales y las restricciones geográficas de cada Estado miembro.

Por otra parte, el ámbito actual se limita a los sectores estratégicos enumerados en el anexo I, lo que entraña el riesgo de excluir industrias esenciales para la transformación industrial europea, incluidos los usuarios situados en posiciones superiores e inferiores de la cadena. La Cámara de España reclama un enfoque más amplio, que abarque toda la cadena de valor, de modo que las zonas de aceleración puedan apoyar al ecosistema industrial en su conjunto y no solo a determinadas actividades de fabricación.

En cuanto a su gobernanza, la designación y la puesta en marcha de las zonas deben

coordinarse estrechamente con las empresas, incluidas las pymes y las industrias situadas aguas abajo. Las cámaras de comercio están especialmente capacitadas para actuar como puente entre las empresas y las administraciones, contribuyendo a identificar las necesidades industriales regionales, apoyar la participación de las pymes y asegurar que las zonas sirvan a ecosistemas industriales amplios y no solo a proyectos emblemáticos.

Desde una perspectiva territorial, estas zonas deberían vincularse a planes de capacitación, formación profesional dual y recualificación de trabajadores, con participación de entidades intermedias, como las cámaras de comercio, centros de FP, universidades y empresas tractoras. La disponibilidad de talento es un factor crítico de implantación industrial y no debería tratarse como un elemento accesorio.

Por último, la Cámara de España valora positivamente que los Estados miembros deban considerar la participación de las pymes de mediana capitalización al designar las zonas (artículo 25, apartados 2 a 4). Al mismo tiempo, unos criterios excesivamente restrictivos o imprecisos —por ejemplo, los relativos a los riesgos climáticos en las zonas designadas o a la información detallada específica por emplazamiento— deberían reconsiderarse, pues pueden generar cargas administrativas sin un valor añadido claro.

Observaciones al Artículo 26. Condiciones favorables

La Cámara de España apoya el refuerzo de las condiciones favorables dentro de las zonas: acceso a financiación, apoyo a la I+D+i, necesidades de competencias e infraestructuras, pero advierte de que estas disposiciones dependen en gran medida de la discrecionalidad de los Estados miembros. Deberían introducirse compromisos más firmes para garantizar que las zonas cuenten con las infraestructuras necesarias, incluidos el suministro energético, las conexiones a la red, los enlaces de transporte y la capacidad administrativa. Cuando la evaluación de designación identifique necesidades de conexión a la red, los Estados miembros deberían completar los procedimientos correspondientes en un plazo de doce meses desde la designación, siempre que no se requieran obras sustanciales de refuerzo. En este ámbito, la Cámara de España considera imprescindible que los gestores de las redes de distribución (DSO) participen desde el inicio de la planificación de las zonas, de modo que el desarrollo industrial se alinee con la capacidad real de la red, se eviten solapamientos con otras zonas de aceleración —por ejemplo, las de energías renovables— y se garanticen mecanismos adecuados de recuperación de costes. Asimismo, debería habilitarse la realización de inversiones anticipatorias de red en las zonas de aceleración y asegurarse, en todo caso, que la agilización no comprometa la seguridad y la estabilidad

del sistema eléctrico.

Observaciones al Artículo 27. Procedimiento de concesión de autorizaciones en las zonas de aceleración

La autorización de referencia agregada es muy positiva en principio, pero su valor depende del alcance de las autorizaciones que cubra. Si los elementos más relevantes del proyecto siguieran requiriendo autorizaciones específicas por instalación, el efecto acelerador sería limitado. Por ello, la autorización de referencia debería abarcar la mayoría de las autorizaciones pertinentes, definiendo con claridad cuáles permanecen como específicas por instalación; y, cuando ya se hayan realizado las evaluaciones ambientales a nivel de la zona, no deberían repetirse a nivel de proyecto.

Asimismo, la Cámara de España valora que los proyectos de fabricación industrial situados en estas zonas se consideren estratégicos, lo que les da acceso a las herramientas de autorización acelerada. No obstante, en lugar de circunscribir la disposición a los proyectos de fabricación industrial, el Reglamento debería adoptar un enfoque más amplio y aplicar el estatus estratégico a todos los proyectos de la zona, en particular a las actividades situadas aguas arriba y aguas abajo.

Por último, la IAA debe evitar solapamientos, incoherencias y duplicidades con los marcos europeos conexos, incluidos los valles de aceleración de cero emisiones netas del NZIA, las zonas de aceleración de renovables de la RED III y los proyectos estratégicos del CRMA. Las zonas y los proyectos estratégicos ya designados deberían reconocerse cuando proceda, alineando definiciones, trámites de autorización y medidas de apoyo para evitar regímenes paralelos de planificación y autorización.

Capítulo VI — Disposiciones finales

Observaciones al Artículo 34. Modificaciones del Reglamento (UE) 2024/1735

La Cámara de España respalda la modificación del NZIA que considera estratégicos todos los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas a efectos del Reglamento sobre la agilización de las evaluaciones ambientales, lo que les permite beneficiarse del conjunto de medidas de aceleración. No obstante, se recomienda cautela frente a la introducción de requisitos mínimos obligatorios de sostenibilidad medioambiental en la contratación pública de tecnologías de cero emisiones netas: los requisitos que se desarrollen mediante futuros actos de ejecución deben someterse a una consulta efectiva con la industria, basarse en metodologías claramente definidas y

operativas y prever plazos de adaptación adecuados.

La Cámara de España considera, asimismo, que las modificaciones que la IAA introduce en el NZIA no deberían añadir sobrecostes adicionales a las tecnologías de electrificación —sobre las que el propio NZIA ya incide—, por lo que solicita que, en las subastas de energías renovables, no se eleve la cuota de capacidad subastada sujeta a los requisitos del NZIA (del 30 % al 40 %), no se extiendan los requisitos de ciberseguridad más allá de dicha cuota (evitando su aplicación al 100 % de la capacidad subastada) y no se incremente el nivel de sobrecoste considerado asumible para aplicar tales requisitos (del 15 % al 20 %). Un encarecimiento injustificado de la electrificación resultaría contraproducente, dado que constituye la principal palanca para reducir la exposición de la industria a la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles y, con ello, para reforzar su competitividad.

En lo que respecta a la exclusión de proveedores de alto riesgo de los sistemas de control y de la infraestructura digital, ello debe limitarse estrictamente a los supuestos en los que exista una justificación clara y específica. Unos criterios de exclusión vagos o excesivamente amplios generarían inseguridad jurídica y distorsionarían la competencia. La Cámara de España subraya que la diferenciación entre proveedores debe fundamentarse en criterios objetivos de gobernanza y riesgo —como la transparencia en la estructura de propiedad, la exposición a la influencia estatal o la existencia de obligaciones legales de cooperación con autoridades públicas sin salvaguardas judiciales independientes— y no en la nacionalidad del proveedor, permitiendo a los proveedores globales de confianza acreditar su cumplimiento y las medidas de mitigación adoptadas. Un enfoque genuinamente basado en el riesgo y proporcionado evita, además, que se restrinja el acceso de la industria y de las administraciones europeas a las mejores tecnologías disponibles, lo que de otro modo podría elevar los costes, frenar la innovación y debilitar el rendimiento y la ciberseguridad de los usuarios finales.

Estas medidas deben supervisarse estrechamente para evaluar su efecto sobre la disponibilidad de suministro, los costes de los insumos y los plazos de entrega, en particular en los sectores en los que las alternativas europeas sigan siendo limitadas a corto plazo. Por otra parte, la Cámara de España sugiere que las medidas de estímulo de la demanda valoren positivamente a los proveedores que acrediten un compromiso sostenido con los ecosistemas industriales europeos —cooperación con empresas e integradores europeos, apoyo a la innovación y la productividad en Europa, gobernanza transparente y un historial coherente de cumplimiento de los requisitos regulatorios y de



seguridad de la Unión—, como complemento basado en la asociación a los criterios estrictos de origen.

En lo relativo a los requisitos de origen de la Unión que el anexo II introduce para las tecnologías de cero emisiones netas —en particular, los sistemas de almacenamiento de energía, sus componentes y los inversores fotovoltaicos—, la Cámara de España advierte de que sus umbrales y calendarios deben acompañarse a la capacidad real de producción europea, hoy todavía en desarrollo en varios de estos segmentos. De fijarse plazos que la industria de la Unión no pueda satisfacer, se corre el riesgo de provocar desabastecimiento, sobrecostes y retrasos o cancelaciones de proyectos de energía limpia, en contradicción con el propio objetivo de la IAA de acelerar el despliegue de estas tecnologías. La Cámara de España recomienda, por ello, calendarios de implantación graduales y realistas, acompañados de mecanismos de derogación para los supuestos en que no se disponga de productos de origen europeo en condiciones de suministro y precio viables, y coherentes con el ritmo efectivo de desarrollo de la capacidad industrial de la Unión.

Anexos

Observaciones al Anexo III. Requisitos de origen de la Unión aplicables a los vehículos

La Cámara de España respalda el objetivo de un «Made in EU» que favorezca la producción de vehículos y el ecosistema automovilístico europeo. Para que este instrumento impulse efectivamente la producción en la Unión —y no se convierta en una carga añadida para los fabricantes con mayor huella industrial en Europa—, sus requisitos deben ser realistas, alcanzables y sencillos de aplicar y auditar. A tal fin, la Cámara de España formula las siguientes consideraciones:

En primer lugar, y a diferencia de lo señalado para otros productos, el criterio de «ensamblado en la Unión» para los vehículos debería mantenerse circunscrito a la Unión y alEEE, sin extenderse a terceros países, a fin de favorecer genuinamente la base industrial europea en un sector estratégico que atraviesa una situación de especial fragilidad. La definición de «ensamblaje» debería ser robusta y creíble, comprendiendo fases sustantivas de fabricación —estampación, soldadura, pintura y montaje final— y no meras operaciones de ensamblaje superficial, de modo que solo se beneficien los fabricantes genuinamente comprometidos con la producción en la Unión.

En segundo lugar, debería establecerse una definición única de «Made in EU», sencilla de implementar y auditar, que evite que un mismo vehículo sea considerado de origen

europeo a efectos de la contratación pública pero no a efectos del Reglamento sobre vehículos de empresa limpios. La aplicación de las reglas de origen no preferencial en la cadena de valor del automóvil plantea, además, numerosas dudas prácticas, por lo que se solicita a la Comisión orientación clara, evitando exigir certificados de origen para miles de componentes a proveedores que, en muchos casos, son pymes con recursos limitados.

En tercer lugar, el umbral del mecanismo de bonificación de flota (fleet booster) debería reducirse del 85 % al 70 %, de modo que refleje los ecosistemas productivos actuales de los fabricantes europeos, manteniendo para ese porcentaje un alcance geográfico circunscrito a la UE y el EEE. La metodología basada exclusivamente en componentes resulta, asimismo, demasiado estrecha: debería contemplar el conjunto del valor añadido generado en la Unión —incluidos el ensamblaje del vehículo, la ingeniería avanzada y las actividades de I+D—, en línea con las prácticas habituales de los acuerdos de libre comercio de la Unión.

En cuarto lugar, los requisitos relativos a las baterías deben acompañarse a la realidad industrial europea mediante un calendario factible: la exigencia de localización de las celdas resulta inviable en los plazos previstos y debería posponerse hasta que la capacidad de producción de la Unión esté suficientemente desarrollada, preservando entretanto la flexibilidad para elegir los componentes principales que se localicen. Para la subcategoría de vehículos pequeños (M1e) debería garantizarse una vía de cumplimiento alternativa (dual), dada la dificultad de ofrecer vehículos viables en ese segmento con criterios acumulativos.

Por último, la Cámara de España considera que los requisitos de acero y aluminio hipocarbónicos no deberían aplicarse a los vehículos, tanto por la limitada disponibilidad prevista de estos materiales en el mercado europeo como por su coste adicional, y porque tales criterios ya se contemplan en la revisión del Reglamento de emisiones de CO₂, de modo que su inclusión en el «Made in EU» resultaría redundante.

A ello se añadiría la recomendación de que el Reglamento prevea un mecanismo de seguimiento con indicadores empresariales claros (plazos reales de autorización, participación de pymes, concurrencia en licitaciones, costes de cumplimiento, disponibilidad de productos europeos y efecto sobre precios energéticos) que permita corregir desviaciones de forma temprana.

La Cámara de Comercio de España queda a disposición de las instituciones de la Unión Europea para profundizar en cualquiera de las consideraciones expuestas y para colaborar en los trabajos técnicos que permitan asegurar un marco proporcionado, operativo y plenamente coherente con el objetivo de reforzar la competitividad y la resiliencia de la base industrial europea.