



C/2026/3237

2.7.2026

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo
Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre vehículos de empresa limpios
[COM(2025) 994 final – 2025/0421(COD)]
(C/2026/3237)

Ponente: **Corina MURAFU BENGHA**

Asesor	Dragoș TÂLVEȘCU (por la ponente)
Procedimiento legislativo	EU Law Tracker
Consulta	Parlamento Europeo, 12.1.2026; Consejo de la Unión Europea, 18.2.2026
Base jurídica	Artículo 192, apartado 2, y artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Documentos de la Comisión Europea	COM(2025) 994 final Resumen del documento COM(2025) 994 final
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes	ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles ODS 13 – Acción por el clima
Sección competente	Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	9.3.2026
Aprobado en el pleno	18.3.2026
Pleno n.º	604
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	191/7/3

1. RECOMENDACIONES

EL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO (CESE)

1.1. toma nota del enfoque propuesto a escala de la Unión, del lado de la demanda, sobre vehículos de empresa limpios. No obstante, destaca que los objetivos nacionales no deben ser inferiores a los que ya está cumpliendo el mercado, no deben convertirse en objetivos basados en el nivel de empresa durante el proceso de transposición, y deben ir acompañados de una implantación eficaz de infraestructuras de recarga y una capacidad de las redes eléctricas que los sustente, a fin de salvaguardar la competitividad de las empresas;

1.2. recomienda que el Reglamento siga lanzando una señal de demanda clara para los vehículos de emisión cero o de baja emisión. Los vehículos de bajas emisiones sirven para propiciar a corto y medio plazo infraestructuras para combustibles alternativos y sustentar la adaptación de la industria, si se utilizan principalmente en modo eléctrico;

1.3. pide a los Estados miembros que ponderen establecer incentivos fiscales para descarbonizar las flotas de vehículos de empresa, entre otras cosas con la eliminación de las ventajas directas e indirectas para los vehículos de empresa que utilizan combustibles fósiles;

1.4. reconoce que las pymes pueden verse afectadas indirectamente por las cadenas de suministro y los mercados de arrendamiento financiero y pide a la Comisión que evalúe el impacto global directo e indirecto que tendría sobre las pymes la exigencia de turismos y furgonetas de emisión cero. Los resultados de esta evaluación deberán servir de base para cualquier posible inclusión de las pymes en el ámbito de aplicación del Reglamento, en función de los futuros procesos de revisión. Si los Estados miembros introducen programas de apoyo, deben estar abiertos a empresas de todos los tamaños. Tales programas deben apoyar a los operadores de vehículos y a los usuarios finales, también a los arrendatarios, más que a los arrendadores;

1.5. subraya que los objetivos nacionales solo pueden alcanzarse con la debida disponibilidad y fiabilidad de la red eléctrica y las infraestructuras de recarga y repostaje, también en la red transeuropea de transporte (RTE-T) y en las zonas rurales y remotas. Debe garantizarse que las infraestructuras cuenten con unas condiciones de acceso y pago sencillas para sus usuarios, tal como se detalla en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos;

1.6. pide que los planes nacionales elaborados en virtud del Reglamento sean documentos prácticos centrados en la obtención de resultados. Los planes deben estructurarse por sector y categoría de vehículo y, en caso necesario, abordar circunstancias regionales específicas, como la lejanía. Los planes deben abarcar las infraestructuras, la preparación de la red, las vías de concesión de permisos y financiación y medidas para los segmentos que abastecen el mercado de segunda mano —incluido el desguace de vehículos con las emisiones más elevadas—, así como los materiales limpios, el tratamiento, el reciclado e innovaciones para el fin de la vida útil, pero no deberían determinar objetivos a nivel de empresa. Deben asimismo establecer medidas, plazos y responsabilidades de manera clara;

1.7. pide que los planes nacionales se elaboren mediante una consulta estructurada a los interlocutores sociales y las organizaciones de la sociedad civil pertinentes, que incluya a los consumidores, las partes interesadas de los ámbitos del medio ambiente, la seguridad vial, las personas con discapacidad y los entes locales. Su aplicación debe proteger a los trabajadores —también a los conductores—, abordar las competencias, la salud y la seguridad y velar por que los requisitos de recarga y cumplimiento no menoscaben el tiempo de descanso y de trabajo legalmente establecido;

1.8. pide una supervisión de los planes nacionales a escala de la UE, en la que se evalúen la exhaustividad y los avances en relación con los objetivos fijados, se posibilite una comparación estructurada de los planes nacionales y se fomenten el seguimiento correctivo y el aprendizaje colectivo;

1.9. considera que en la primera revisión del Reglamento se podría evaluar si las medidas del lado de la demanda pueden ampliarse a otras categorías de vehículos, entre ellos los vehículos pesados y los autobuses y autocares. La revisión debe evaluar la preparación de las infraestructuras y la red de cara a la necesidad de adaptar las medidas del lado de la demanda a la regulación del lado de la oferta y al desarrollo de infraestructuras;

1.10. hace hincapié en el papel que desempeñan en el mercado los parques de vehículos públicos y la contratación pública. La eficacia de la legislación vigente debe evaluarse en relación con la posibilidad de incluir los parques de vehículos públicos en el ámbito de aplicación del Reglamento en el marco de su primera revisión;

1.11. reafirma el principio de neutralidad tecnológica para descarbonizar el transporte por carretera. La planificación debe ser coherente para todos los medios de transporte y respetar los criterios de sostenibilidad, ciclo de vida y viabilidad económica;

1.12. declara su apoyo a la industria manufacturera y las cadenas de valor, la innovación, la investigación y el desarrollo europeos. Tomando nota de los debates en curso en torno al enfoque «fabricado en la Unión Europea», el CESE acoge con satisfacción el principio de orientar el apoyo público hacia productos que contribuyan a reforzar las cadenas de valor nacionales en el sector de la automoción. Por este motivo, recomienda que los criterios preserven el empleo de calidad, la asequibilidad, la disponibilidad y la cohesión del mercado único en el sector del automóvil. Pide a la Comisión Europea que presente sin demora el acto delegado correspondiente, con una metodología clara, requisitos de prueba y disposiciones que aborden las cadenas de suministro integradas;

1.13. reclama que los planes nacionales hagan hincapié en la equidad social y la asequibilidad, utilizando medidas fiscales y presupuestos de movilidad para fomentar el transporte público, la movilidad compartida y el apoyo a los desplazamientos a pie y en bicicleta;

1.14. subraya que un mercado más consolidado de vehículos de emisión cero de segunda mano es crucial para alcanzar los objetivos de descarbonización. A fin de generar confianza, la UE debe llevar a cabo evaluaciones del ciclo de vida, abordar el peso y la seguridad de los vehículos, controlar la obsolescencia de las baterías y velar por que se facilite una información transparente sobre el estado de las baterías en las transacciones de segunda mano;

1.15. recomienda que la Comisión cree un repositorio sobre la práctica de medidas nacionales y locales, en el que se especifiquen los enfoques que han dado buenos resultados y los que presentaron un rendimiento insuficiente y se incluyan estudios de casos, condiciones favorables e indicadores de la satisfacción de las partes interesadas.

2. NOTAS EXPLICATIVAS

Argumentos a favor de la recomendación 1

2.1. Unos objetivos inferiores a los que ya está cumpliendo el mercado llevarían aparejado el riesgo de convertir el Reglamento propuesto en una burocracia innecesaria y de debilitar la señal de demanda para la planificación de la oferta, la implantación de infraestructuras de recarga, las inversiones en la red y el valor residual de los vehículos.

2.2. Los objetivos fijados por encima de los que el mercado ya está cumpliendo, si van acompañados de unas condiciones favorables adecuadas, pueden mejorar la previsibilidad, reducir la fragmentación del mercado interior y reforzar las normas en materia de emisiones de CO₂.

2.3. Un enfoque de planificación a escala nacional es más adecuado que unos objetivos a nivel de empresa. Unas medidas nacionales claras aportan previsibilidad y a la vez evitan las cargas administrativas excesivas, los riesgos de índole jurídica y las distorsiones en los mercados de arrendamiento y subcontratación.

Argumentos a favor de la recomendación 2

2.4. El Reglamento debe seguir lanzando una señal de demanda clara, creíble y a largo plazo a favor de los vehículos de emisión cero. Al mismo tiempo, los vehículos de bajas emisiones pueden desempeñar un papel transitorio al apoyar la adaptación industrial a corto y medio plazo, lo que preservaría los puestos de trabajo de calidad y mantendría la competitividad del sector automovilístico europeo. Este enfoque proporcionaría a las empresas y a los trabajadores el tiempo necesario para invertir, innovar y reciclarse, lo que facilitaría una transición ordenada hacia la electrificación total, al tiempo que se protegería el tejido industrial y social de Europa.

2.5. Los vehículos híbridos enchufables solo aportan beneficios para el clima y la calidad del aire si su uso es predominantemente eléctrico. Por lo tanto, se debe incentivar y orientar eficazmente el comportamiento de los consumidores para maximizar la conducción de vehículos en modo eléctrico mediante marcos normativos adecuados, incentivos específicos e información clara para los usuarios.

2.6. Dichos vehículos pueden servir de herramienta de apoyo a las infraestructuras de combustibles alternativos en los casos en que las condiciones geográficas o del mercado requieran flexibilidad.

Argumentos a favor de la recomendación 3

2.7. Los marcos fiscales nacionales relativos a los vehículos de empresa siguen siendo uno de los impulsores más potentes del lado de la demanda. Alinear la fiscalidad de los automóviles de empresa, las normas sobre prestaciones en especie y los sistemas de amortización con los objetivos del Reglamento puede acelerar las decisiones de compra, influir en los patrones de uso de los vehículos y sustentar una renovación oportuna de las flotas.

2.8. En consonancia con el Dictamen NAT/946, suprimir progresivamente las subvenciones perjudiciales para el medio ambiente y evitar las ayudas fiscales que no sean específicas refuerza la credibilidad de la transición.

Argumentos a favor de la recomendación 4

2.9. Los Estados miembros podrán utilizar incentivos para alcanzar los objetivos nacionales. Si bien el Reglamento solo se aplica a las grandes empresas, estos incentivos deben aplicarse a todos los vehículos de empresa, no solo a los que son propiedad de grandes empresas o están gestionados por ellas, a fin de evitar una competencia desleal para las pymes.

Argumentos a favor de la recomendación 5

2.10. Los objetivos nacionales para los vehículos de empresa limpios solo son creíbles si la capacidad de la red y las infraestructuras de recarga y repostaje se desarrollan en paralelo a la adopción de una flota de este tipo. La persistencia de cuellos de botella de la red, la lentitud de los trámites de conexión a la red o la insuficiente cobertura en los corredores socavarían la implantación.

2.11. Las infraestructuras deben ser reflejo de patrones de utilización reales, en particular en la RTE-T, los centros logísticos, las zonas industriales y las regiones rurales o remotas.

Argumentos a favor de la recomendación 6

2.12. Los objetivos nacionales solo son creíbles si van acompañados de planes prácticos que den resultados. Dichos planes deben determinar medidas concretas, plazos, vías de financiación y las autoridades responsables, y abarcar las infraestructuras, la preparación de la red y la concesión de permisos, en lugar de basarse únicamente en objetivos. Los enfoques fragmentados o los retrasos a la hora de facilitar condiciones favorables reducirán la viabilidad de los objetivos nacionales.

2.13. Las necesidades operativas difieren significativamente entre turismos y furgonetas, y entre las zonas urbanas, rurales y remotas. Un diseño a medida evita una asignación inadecuada de los recursos y una aplicación desigual.

Argumentos a favor de la recomendación 7

2.14. Si los planes nacionales se elaboran a través de una consulta estructurada con los interlocutores sociales y las partes interesadas pertinentes, se garantiza su viabilidad, su aceptación y una correcta aplicación.

2.15. La aplicación debe salvaguardar los derechos y las condiciones laborales, también de los conductores y el personal de las cocheras. Los planes deben abordar las necesidades en materia de capacidades, los requisitos de salud y seguridad en el trabajo y las implicaciones prácticas de las nuevas tecnologías en las operaciones cotidianas.

2.16. Los requisitos de recarga no deben menoscabar el tiempo de descanso y de trabajo legalmente establecido. La recarga solo puede considerarse tiempo de descanso si se realiza en un lugar adecuado, no lleva aparejadas obligaciones de supervisión y se disfruta la totalidad del período de descanso legalmente exigido. Por este motivo, la planificación de infraestructuras debe reflejar las realidades operativas para evitar riesgos asociados al cumplimiento y presiones no deseadas sobre los trabajadores.

Argumentos a favor de la recomendación 8

2.17. Es necesario un control a escala de la UE, ya que los planes nacionales variarán en cuanto a su exhaustividad y viabilidad para dar resultados. Un marco común de evaluación mejora la comparabilidad, la transparencia y la rendición de cuentas y permite un seguimiento correctivo oportuno en caso de que se observen defectos.

2.18. Con tal control se debe evaluar si los planes son completos y creíbles, y si las medidas son adecuadas para alcanzar los objetivos nacionales.

Argumentos a favor de la recomendación 9

2.19. En la primera revisión del Reglamento podría considerarse la posibilidad de ampliar las medidas del lado de demanda a otras categorías de vehículos para garantizar la coherencia con las normas de comportamiento vigentes y futuras en materia de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados, del lado de la oferta. Se requiere una armonización entre los instrumentos del lado de la oferta y de la demanda para propiciar la previsibilidad normativa, apoyar la planificación de la industria y evitar distorsiones del mercado.

2.20. Toda ampliación debe estar supeditada a una evaluación estructurada de la disponibilidad de infraestructuras de recarga y repostaje, la capacidad de la red y la preparación de las cocheras. En el caso de los vehículos pesados, los ciclos de planificación de infraestructuras, los plazos para lograr la conexión a la red y las repercusiones sistémicas son sustancialmente diferentes de los de los vehículos ligeros y requieren estrategias de implantación coordinadas.

Argumentos a favor de la recomendación 10

2.21. Una mayor coherencia entre las medidas relativas a las flotas de vehículos de empresa y los marcos de contratación pública mejoraría la credibilidad de las políticas y garantizaría que los esfuerzos de descarbonización se distribuyan de manera equilibrada entre los agentes económicos. Los parques de vehículos públicos también pueden actuar como fuerza motriz si adoptan vehículos de emisión cero en una fase temprana y de manera visible.

2.22. La primera revisión del Reglamento debe evaluar la eficacia de la legislación vigente en relación con los parques existentes de vehículos públicos y valorar si la inclusión de dichos vehículos en el ámbito de aplicación del Reglamento favorecería una armonización de los incentivos, la previsibilidad del mercado y la reducción global de las emisiones.

Argumentos a favor de la recomendación 11

2.23. Debe mantenerse el principio de neutralidad tecnológica, en consonancia con la definición de vehículos de emisión cero de la legislación de la Unión. La normativa debe fijar objetivos de rendimiento, en lugar de prescribir tecnologías específicas.

2.24. Los vectores energéticos alternativos, cuando se utilicen, han de cumplir estrictos criterios de sostenibilidad y ciclo de vida, y deben evitar trayectorias indirectas de altas emisiones y la dependencia de materias primas insostenibles, además de garantizar reducciones mensurables de los gases de efecto invernadero a lo largo de toda la cadena de valor.

Argumentos a favor de la recomendación 12

2.25. El enfoque «fabricado en la Unión Europea» puede reforzar la industria manufacturera, la innovación y las cadenas de valor europeas. No obstante, los criterios deben definirse de forma clara y en una fase temprana.

2.26. En el diseño de dichos criterios se debe reflejar la realidad de las cadenas de suministro europeas integradas. Los requisitos deben ser jurídicamente sólidos, basados en pruebas verificables y fáciles de aplicar, a fin de minimizar las cargas administrativas y reducir el riesgo de conflictos jurídicos.

2.27. Los sistemas de incentivos deben sustentar la asequibilidad y la disponibilidad de vehículos en todo el mercado único. Las medidas deben apoyar el empleo de calidad y la capacidad industrial sin introducir condiciones rígidas de naturaleza local que puedan fragmentar el mercado o ralentizar la renovación de las flotas.

Argumentos a favor de la recomendación 13

2.28. Unos programas que favorezcan los automóviles de empresa y las prestaciones en especie pueden fomentar la dependencia de los automóviles y un kilometraje elevado. Cuando los regímenes fiscales impulsan el uso de vehículos de empresa frente a otros medios de transporte, las opciones con emisiones más bajas pueden resultar menos atractivas. La armonización entre las normas fiscales y los presupuestos de movilidad constituye una manera práctica de reducir las emisiones y mejorar la equidad social.

2.29. Los presupuestos de movilidad pueden utilizarse para el transporte público, la movilidad compartida, el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, y ofrecen a los empleados una alternativa real de valor equivalente. Estos programas contribuyen a reducir la congestión, mejorar la calidad local del aire y hacer que el acceso a las ayudas a la movilidad sea más equitativo.

Argumentos a favor de la recomendación 14

2.30. Un mercado de segunda mano más consolidado es esencial para impulsar la asequibilidad y la adopción generalizada de los vehículos de emisión cero. La confianza de los consumidores depende de que se disponga de información clara sobre las repercusiones en el ciclo de vida, la durabilidad y la seguridad de las baterías a medida que pasan los años, así como de que se adopten medidas creíbles que aborden el peso de los vehículos y las consideraciones de seguridad conexas.

2.31. Se necesita información transparente y normalizada sobre los riesgos para el estado de salud de las pilas y baterías en puntos de reventa para que las transacciones de segunda mano sean fiables. Unas evaluaciones del ciclo de vida en la UE que se actualicen en su debido momento y unos enfoques comunes en materia de durabilidad y circularidad pueden reforzar estos resultados y acelerar la renovación de las flotas.

Argumentos a favor de la recomendación 15

2.32. Varios Estados miembros, regiones y ciudades ya han introducido medidas como reformas de la fiscalidad de los turismos de empresa, sistemas de amortización acelerada, normas de acceso a las zonas urbanas y zonas logísticas de emisión cero. Un repositorio estructurado haría que estas experiencias fueran accesibles en un formato comparable y mejoraría la calidad y la coherencia de los planes nacionales.

2.33. El repositorio no solo debe presentar ejemplos de éxito, sino también detallar las medidas que hayan dado resultados limitados y explicar los motivos.

3. PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA DE LA COMISIÓN EUROPEA

Enmienda 1

vinculada a las recomendaciones 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8, 1.13 y 1.15

Artículo 6

Modifíquese de la manera siguiente:

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento. El plan nacional deberá incluir, como mínimo: a) un paquete fiscal y de incentivos coherente para los usuarios de empresas, con medidas que ofrezcan ventajas previsibles para los vehículos de emisión cero; b) unos hitos cuantificados para infraestructuras de recarga y repostaje y la adaptación de la red, también para la recarga en cocheras, en el lugar de trabajo y en la vía pública, así como medidas de concesión de permisos y financiación; c) medidas adaptadas a los vehículos comerciales ligeros y a la logística de las ciudades, para incluir, cuando proceda, zonas de actividad logística de emisión cero con infraestructuras facilitadoras y normas de acceso armonizadas; d) medidas para los segmentos de flotas con elevada rotación de cara a los mercados de segunda mano, incluidas medidas que mejoren la transparencia y la confianza sobre el estado de las baterías; e) un diseño sectorial específico y, en caso necesario, medidas específicas para cada región; f) un resumen de las consultas a los interlocutores sociales y las organizaciones pertinentes de la sociedad civil. g) una visión general de la normativa o los incentivos para los presupuestos de movilidad que puedan utilizarse para el transporte público, la movilidad compartida, el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, de modo que se ofrezca a los empleados una alternativa real de igual valor a la conducción de un vehículo de empresa; h) medidas que fomenten el desguace de los vehículos con las emisiones más elevadas; i) medidas que conduzcan a agilizar las transacciones de vehículos usados en favor de opciones más limpias; j) medidas para estimular la investigación y la innovación en el ámbito de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, entre otras cosas en materia de tecnologías, tratamiento de residuos, desplazamientos, mantenimiento e infraestructuras, a fin de permitir que los objetivos fijados se alcancen más rápidamente.

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
	<i>El plan nacional también incluirá medidas facilitadoras para las flotas de empresa de vehículos pesados y autobuses o autocares, incluidas medidas sobre las infraestructuras de recarga y repostaje y los requisitos operativos.</i> <i>En un plazo de seis meses a partir de la recepción de un plan nacional, la Comisión evaluará su exhaustividad, coherencia y viabilidad para dar resultados y publicará un resumen de las conclusiones y recomendaciones.</i> <i>La Comisión mantendrá un repositorio público de medidas que presenten un rendimiento eficaz y de medidas con un rendimiento insuficiente, incluyendo las condiciones de ejecución y los indicadores.</i> <i>Los planes nacionales no deberían introducir objetivos vinculantes a nivel de flotas individuales de empresa más allá de las obligaciones de notificación establecidas en el presente Reglamento.</i>
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.

Exposición de motivos

Los objetivos solo se alcanzarán si los planes nacionales son completos, coherentes y aplicables, e incorporan trayectorias de fiscalidad e infraestructuras mensurables y pruebas de haber realizado consultas. Una evaluación coordinada por la UE y un repositorio con casos prácticos refuerzan la comparabilidad, el aprendizaje colectivo y un seguimiento correctivo. Garantizar que los vehículos pesados y los autobuses o autocares queden cubiertos por medidas facilitadoras en una fase temprana, y supervisar este proceso, favorecerá que haya una mayor preparación de las infraestructuras y a nivel operativo. Evitar la fijación de objetivos a nivel de empresa reduce la carga administrativa y los incentivos a la elusión.

Enmienda 2

vinculada a las recomendaciones 1.2, 1.3, 1.4 y 1.12

Artículo 4

Modifíquese de la manera siguiente:

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna, <i>en particular mediante ventajas fiscales, sistemas de amortización, exenciones o reducciones de las tasas de matriculación e impuestos de circulación, peajes o medidas fiscales equivalentes</i> , para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea» y de manera no discriminatoria, aplicándola por defecto a todos los usuarios de empresas y velando por que se destinen a los usuarios de los vehículos, también en casos de arrendamiento financiero o alquiler de dichos vehículos.
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea». La Comisión adoptará un acto delegado en un plazo de doce meses a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. La metodología establecerá los requisitos en materia de pruebas y el modo en que se evaluará el cumplimiento cuando la producción implique cadenas de suministro integradas.

Exposición de motivos

La aclaración evita la elusión de las normas a través de estrategias en materia tributaria, apoya un diseño no discriminatorio y reduce la repercusión de los costes en las cadenas de arrendamiento financiero. Unos requisitos claros en materia de plazos y pruebas reducen la incertidumbre para los Estados miembros, al mismo tiempo que se mantienen la asequibilidad y la disponibilidad.

Enmienda 3

vinculada a las recomendaciones 1.5, 1.9, 1.10 y 1.14

Artículo 7

Modifíquese de la manera siguiente:

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso , presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento e incluirá una evaluación que valore si los vehículos pesados, los autobuses, los autocares y los parques de vehículos públicos pueden formar parte del ámbito de aplicación del Reglamento. Dicha evaluación también valorará la eficacia de los planes nacionales, la preparación de las infraestructuras y la red, la asequibilidad y el desarrollo del mercado de segunda mano, así como las repercusiones en los ciclos de vida y consideraciones de seguridad, también las relativas a la obsolescencia de las baterías. La evaluación también tendrá en cuenta la coherencia con el resto de la legislación pertinente de la Unión, por ejemplo, con las normas relativas a las emisiones de dióxido de carbono y a las infraestructuras de recarga y repostaje. Si procede, la Comisión presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.

Exposición de motivos

Un ámbito de revisión estructurado debe sustentar la realización de ajustes basados en datos contrastados y la coherencia de las políticas en materia de clima, calidad del aire, seguridad y competitividad.

Bruselas, 18 de marzo de 2026.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Séamus BOLAND

ANEXO

HUELLA LEGISLATIVA**LISTA DE REPRESENTANTES DE INTERESES DE LOS QUE LA PONENTE HA RECIBIDO
APORTACIONES**

La lista siguiente se ha elaborado con carácter totalmente voluntario y bajo la responsabilidad exclusiva de la ponente. La ponente ha recibido aportaciones de los siguientes representantes de intereses (organizaciones o personas que trabajan por cuenta propia) durante la preparación del Dictamen TEN/862 «Vehículos de empresa limpios»:

Organizaciones o personas que trabajan por cuenta propia

ChargeUp Europe

ETF (Federación Europea de Trabajadores del Transporte)

FNA (Fédération Nationale de l'Automobile)

FuelsEurope

Leaseurope

T&E (Federación Europea para el Transporte y el Medio Ambiente)
