



REGLAMENTO 2019/631: MARCO ACTUAL Y PROPUESTA DE REVISIÓN

WEBINAR “REGULACIÓN DE CO₂ EN LA UE:
CLAVES PARA VEHÍCULO LIGERO” -

Fundación Repsol y ASEPA | Julio 2026



Presentación de WSP (anteriormente Ricardo)

- En octubre de 2025, WSP adquirió Ricardo, consultora líder en ingeniería, medio ambiente y estrategia, completando su integración durante el primer semestre de 2026.
- WSP cuenta con fuerte presencia en España, con casi 700 profesionales que proporcionan servicios de ingeniería y consultoría en múltiples ámbitos
- Oficinas principales en Santander, Madrid y Valladolid.

- **Experiencia relevante en Reglamento (UE) 2019/631** - Apoyo a la Comisión Europea en:

- ☐ Elaboración del primer informe de progreso sobre movilidad de cero emisiones
- ☐ Evaluación del Reglamento (UE) 2019/631
- ☐ Análisis de impacto de posibles cambios al Reglamento (UE) 2019/631

Así como también con:

- ☐ Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR)
- ☐ Directiva de Etiquetado de Coches

Reglamento 2019/631: Normas de emisiones de CO₂ para vehículos ligeros

01

Evolución y marco actual

02

Cambios propuestos por la
Comisión Europea en 2025

03

Estado del proceso legislativo

EVOLUCIÓN Y MARCO ACTUAL



Reglamento (EU) 2019/631

Normas de emisiones de CO₂ para vehículos ligeros



Reducir emisiones de CO₂ de vehículos nuevos comercializados en la UE



Objetivos obligatorios para fabricantes de automóviles y vehículos comerciales ligeros



Reducción progresiva mediante objetivos cada vez más estrictos

Evolución del reglamento (1995 – Presente)



Evolución del reglamento (1995 – Presente)

2019

- **Reglamento (UE) 2019/631**
 - Marco único para coches y furgonetas
 - **Objetivos existentes + nuevos para 2025, 2030**

2023

- **Reglamento (UE) 2023/851**
 - **Refuerza objetivos existentes** (respecto a 2021)
 - **Reducción del 100% para 2035**

2025

- **Propuesta de revisión del objetivo a 2035 + mayor flexibilidad**

Objetivos de reducción de CO₂ de la flota de la (vs. 2021)*

2025	Reducción del 15 % de las emisiones de CO ₂ para turismos y furgonetas
2030	Reducción del 55% de las emisiones de CO ₂ para turismos y del 50% furgonetas
2035	Reducción del 100 % de las emisiones de CO ₂ para turismos y furgonetas

¿Cómo se implementa?

Proceso anual de monitoreo y reporte



Estados Miembros
reportan datos de
nuevas
matriculaciones



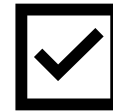
Fabricantes
corroboran o
rectifican la
información



Comisión Europea
(EC) y Agencia
Europea de Medio
Ambiente (EEA)
evalúan
cumplimiento

¿Cómo se evalúa el cumplimiento?

- Objetivos de reducción de la UE se traducen en **objetivos específicos para cada fabricante**, a cumplir para el conjunto de sus vehículos nuevos matriculados en la UE
- Si las emisiones medias de su flota > objetivo asignado → **prima por exceso de emisiones**
 - **95 € por cada gCO₂/km excedido y por cada vehículo matriculado** (2019-presente)

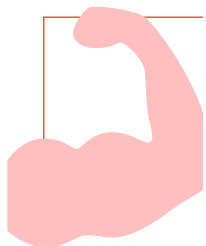


Regula **emisiones medias** de la flota de cada fabricante



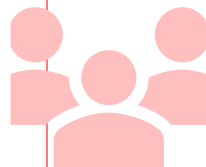
No establece límites para vehículos individuales

Incentivos y flexibilidades



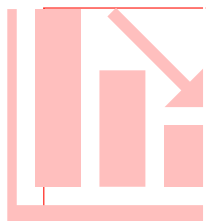
Super créditos

- Vehículos cero o bajas emisiones contabilizados como más de un vehículo (2012-2015, 2020-2022)



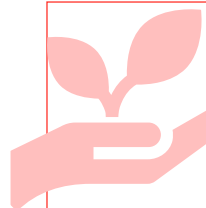
Pooling

- Fabricantes pueden agruparse para cumplir conjuntamente sus objetivos de emisiones de CO₂



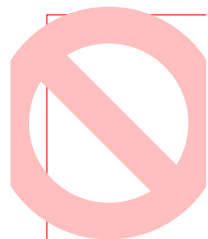
Derogaciones

- Objetivos de CO₂ adaptados para fabricantes pequeños o especializados en determinados segmentos de mercado/de nicho



Eco innovaciones

- Tecnologías innovadoras con reducciones verificables de CO₂ no reflejadas en pruebas oficiales de laboratorio pueden contabilizarse para cumplimiento de objetivos de emisiones



Exención de minimis

- Fabricantes muy pequeños (< 1.000 vehículos/año matriculados) exentos de los objetivos de CO₂

CAMBIOS PROPUESTOS POR LA COMISIÓN EUROPEA EN 2025



Propuesta de Revisión del Reglamento (EU) 2019/631

¿Por qué se propone la revisión?

- Marco actual podría poner en riesgo la competitividad de la industria automovilística (posición mundial, empleos, innovación) al limitar la variedad de tecnologías disponibles
- Brindar **mayor flexibilidad** a los fabricantes de coches y furgonetas de la UE para cumplir con los objetivos de CO₂

Principales cambios



90% de reducción de emisiones de CO₂ en 2035 (en vez de 100%)

Permitir a que el **10% restante** se compense mediante:

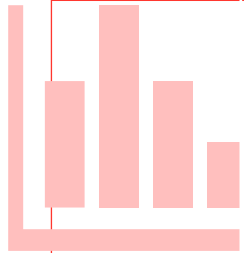


Combustibles renovables sostenibles [3%] (combustibles sintéticos, biocombustibles, combustibles renovables de origen no biológico, etc.)



Acero de bajas emisiones producido en la UE en los vehículos producidos **[7%]**

Nuevos incentivos y flexibilidades



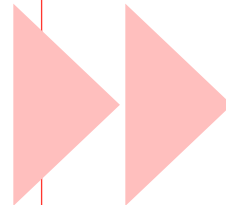
Cumplimiento plurianual (en vez de anual) para 2030-2032

- Incumplimiento en un año compensando con “sobrecumplimiento” en otro



Súper créditos para vehículos cero emisiones pequeños y asequibles (hasta 2034)

- EV pequeños fabricados en la UE = 1,3 vehículos en cálculos



Mantiene flexibilidades anteriores

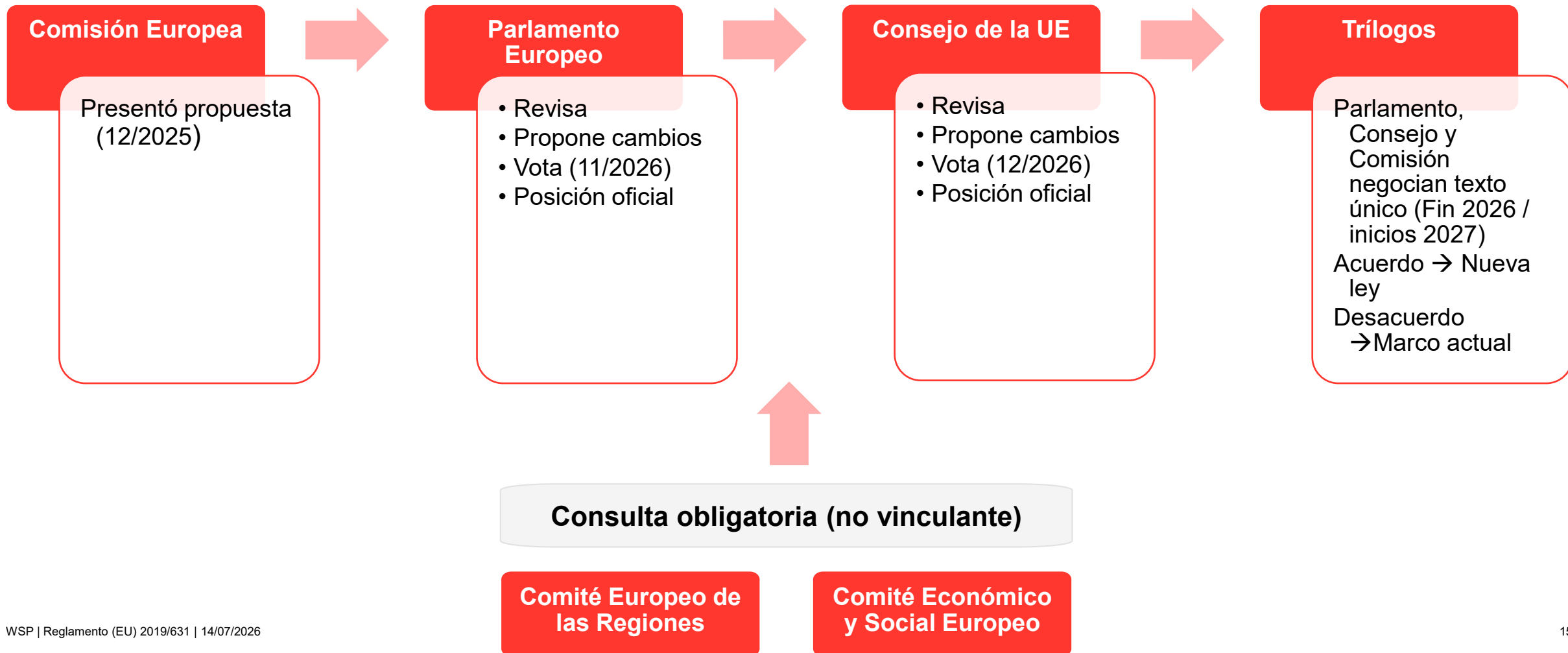
- Eco innovaciones
- Pooling
- Derogaciones
- Exención de minimis

ESTADO DEL PROCESO LEGISLATIVO



¿En que estado se encuentra la propuesta?

Procedimiento Legislativo Ordinario



Parlamento Europeo

- +700 Eurodiputados elegidos por los ciudadanos de la UE
- Revisión asignada al Comité de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI), liderada por Massimiliano Salini
- **Actualmente: Negociaciones entre las facciones sobre este texto**
- Votación final 11/2026 → Aprobado por mayoría simple → Posición oficial

Cambios sugeridos en 1er informe 'Salini' (Abril):

Mantiene 90% de reducción de CO2 en 2035

Suaviza metas para furgonetas

Combustibles renovables sostenibles y acero de bajas emisiones de la UE pueden contribuir hasta 17% en vez de 10%

Vehículos propulsados exclusivamente por combustibles renovables = coches cero emisiones

Cumplimiento plurianual de 5 años (2028-2032) en vez de 3 (2030-2032)

Expande super créditos para vehículos pequeños y furgonetas

Consejo Europeo

- Ministros de 27 países miembros de la UE
- Información pública disponible limitada
- Propuesta examinada y debatida durante varias sesiones
- **Actualmente: En fase de ajuste por expertos diplomáticos y de acuerdos políticos a fines de alcanzar una "Orientación General"**
- Votación de Ministros de Medio Ambiente
10/2026 → Aprobado por mayoría cualificada (55% de países con al menos el 65% de la población de la UE) → Posición oficial

Anteriormente se han expresado diferencias entre dos bloques:

Bloque "Pro-Eléctrico" (España, Francia, Portugal, Países Bajos, Dinamarca, Luxemburgo y Suecia)

- Electrificación rápida, expansión de infraestructura de recarga e incentivos para estimular demanda
- Objetivos ambientales y reducción de exposición a crisis geopolíticas y aumento en precios de combustibles fósiles
- Flexibilidad puede debilitar la certeza en la inversión y ralentiza la transición → limitada y estrictamente controlada

Bloque "Pro-Combustión" (Italia, Alemania, República Checa).

- Flexibilización para proteger industrias locales

Consulta obligatoria

Comité Económico y Social Europeo

- Apoya mayor flexibilidad en la Reglamento para proteger crecimiento económico, empleo e innovación sin renunciar a objetivos climáticos
- Solicita:
 - **Extender super créditos para vehículos eléctricos pequeños y asequibles más allá de 2034** → facilitar transición para consumidores, no desincentivar futuras inversiones
 - **Reforzar la neutralidad tecnológica** → 10% de compensación mediante combustibles renovables sostenibles y acero hipocarbónico demasiado restrictivo

Comité Europeo de las Regiones

- Dictamen no publicado aún



¡GRACIAS!

Agustina Krapp

agustina.krapp@wsp.com

**WSP Madrid: C/ Orense 34, Torre Sur,
planta 10, oficina 01**

<https://www.wsp.com/es-es/quienes-somos>

wsp.com

