

## 400PLAN ANUAL NORMATIVO 2026

---

Pozuelo de Alarcón, a 6 de mayo de 2026

Estimada/o asociada/o,

Por si te resulta de interés, te informo que el Consejo de Ministros celebrado ayer aprobó el **PLAN NORMATIVO ANUAL 2026**, que contiene todas las normas que se prevén aprobar a lo largo de este año, en cuya elaboración han participado todos los ministerios.

Este plan contiene las iniciativas legislativas o reglamentarias que los distintos departamentos ministeriales prevén elevar durante dicho año natural al Consejo de Ministros para su aprobación. Un total de **179 propuestas normativas**, distribuidas en **10 leyes orgánicas, 38 leyes ordinarias y 131 reales decretos**.

A continuación, destacamos las **normas que quedaron pendiente de aprobación en el año 2025** y **las nuevas que se incluyen en el citado plan** que directa o indirectamente pueden afectar a nuestra actividad:

### **A).- PENDIENTES DE APROBACIÓN EN EL AÑO 2025:**

#### I. En el ámbito de **TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**:

##### 1. **Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, en materia de protección de usuarios vulnerables.**

Actualmente se encuentra en tramitación. Ha sido dictaminado por el Consejo de Estado y se encuentra pendiente de aprobación por Consejo de Ministros. **Se incluye en el Plan Anual Normativo 2026.**

**Objetivo:** Dar más protección a los usuarios vulnerables de la vía, los cuales, por el medio de desplazamiento que utilizan o por las características físicas del grupo de edad al que pertenecen, son los que tienen más riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico o de que éstas sean de mayor gravedad, así como establecer una regulación básica que permita a los municipios su desarrollo mediante ordenanzas de movilidad, con el fin de contribuir a una movilidad segura y sostenible en el ámbito urbano

Se persigue:

- Aumentar el nivel de seguridad de los usuarios de las vías, especialmente de los vulnerables en términos de sostenibilidad.
- Reducir el nivel de siniestralidad en general, y específicamente de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas) en vías urbanas.
- Establecimiento de un marco general regulatorio de los vehículos de movilidad personal.

## **2. Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.**

Este proyecto normativo se inició en 2024, si bien con la entrada en vigor de la Directiva 2025/2205, sobre el permiso de conducción, se volvió a iniciar su tramitación en febrero de 2026, con la publicación de su consulta pública, incorporando nuevos aspectos recogidos en la directiva.

No se incluye en este Plan Anual Normativo 2026, quizás porque no se prevea su aprobación en este año.

### **Objetivo:**

- 1.- Sistemas de conducción acompañada para el permiso B.
- 2.- Permiso A1: establecimiento de una formación para que los titulares del permiso B con tres años de antigüedad puedan conducir motocicletas para las que se requiere estar en posesión del A1.
- 3.- Vehículos con combustibles alternativos.
- 4.- Código 78 (aunque expresamente no se indica).
- 5.- Ampliación de la validez de los permisos de terceros países (previsiblemente, de seis meses a un año).

## **3. Real Decreto por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de conducción automatizada.**

Actualmente en tramitación.

**Objetivo:** La medida propuesta responde al mandato contenido en la disposición final segunda en su letra k) del punto 2, la cual habilita al Gobierno para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizada cumple con las normas de circulación.

Junto a ello, actualización para adaptarse a la normativa europea vigente sobre homologación de vehículos, al desarrollo técnico, a los nuevos planteamientos relativos a la seguridad de los vehículos y de sistemas avanzados de conducción.

Se persigue crear un marco estable de referencia que permita apoyar a la industria automovilística en la Unión Europea, así como apoyar a la innovación.

De forma sintética, las modificaciones persiguen los siguientes objetivos:



**cnae**

Confederación Nacional  
de Autoescuelas

- mayor coherencia de la normativa interna con la normativa europea, asegurando que la puesta en mercado de aquellos vehículos totalmente automatizados que obtengan un certificado de conformidad y su homologación conforme a la reglamentación europea, no vean obstáculos para su admisión en la circulación en España por falta (o vacío) de regulación nacional, garantizando así la unidad de mercado y la libre competencia;

- establecer los oportunos requisitos para que la circulación de estos vehículos se realice sin afectar negativamente a la seguridad vial y a la fluidez del tráfico, tanto desde el ámbito de autorización previa a la circulación como durante su funcionamiento en las vías públicas;

- dar respuesta a las demandas de la industria de la automoción y de la tecnología;

4. **Real Decreto de modificación del reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre.**

Se encuentra actualmente en tramitación. **Se incluye en el Plan Anual Normativo 2026.**

**Objetivo:** Reformar el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, con el fin de adaptar su contenido a las modificaciones introducidas por la Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. Además, la norma actualiza conceptos esenciales, mejora la coherencia con el texto legal y refuerza aspectos procedimentales relativos al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados. Se realiza una nueva audiencia pública debido a que tras la realizada entre febrero y marzo de 2024 se han incorporado importantes preceptos, destacando lo siguiente: Concepto de hecho de la circulación, Certificación de antecedentes siniestros, Condición del conductor responsable, Mejora de aspectos procedimentales del FIVA.

5. **Real Decreto por el que se traspone la Directiva (UE) 2024/2841 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, por la que se establecen la tarjeta europea de discapacidad y la tarjeta europea de estacionamiento para personas con discapacidad.**

Se encuentra actualmente en tramitación. **Se incluye en el Plan Anual Normativo 2026.**

**Objetivo:** Trasponer al derecho interno los mandatos de la Directiva (UE) 2024/2841 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, por la que se establecen la Tarjeta Europea de Discapacidad y la Tarjeta Europea de Estacionamiento para personas con discapacidad, orientada a



**cnae**

Confederación Nacional  
de Autoescuelas

facilitar la libre circulación de las personas con discapacidad en el seno de la Unión Europea y a establecer un mecanismo común de la situación administrativa de la discapacidad en toda la Unión Europea.

## II. En el ámbito de **TRANSPORTE**:

### 1. **Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.**

Actualmente se encuentra en tramitación. Ha sido dictaminado por el Consejo de Estado y se encuentra pendiente de aprobación por Consejo de Ministros. **Se incluye en el Plan Anual Normativo 2025.**

**Objetivo:** Transponer al ordenamiento jurídico interno la Directiva (UE) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, por la que se modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, que se incorporó al derecho interno a través del Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

Incluye la modificación de varios artículos del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

### 2. **Real Decreto por el que se regula la participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga en los transportes de carga fraccionada de mercancías entre el centro de distribución y el punto de venta.**

Actualmente se encuentra en tramitación.

**Objetivo:** delimitar los supuestos en los que es imprescindible la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga de las mercancías en vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA, teniendo en cuenta la casuística existente en las operaciones de transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta, sin menoscabo de la seguridad del conductor.

La nueva disposición adicional decimotercera de la LOTT limita la participación activa de los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de MMA en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes, envases, contenedores o jaulas.



**cnae**

Confederación Nacional  
de Autoescuelas

No obstante, esta disposición contempla determinadas excepciones a la regla general de limitación de la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de mercancías. Se trata de supuestos en lo que está justificada la participación del conductor por razones de eficiencia de la operación y del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, que no suponen una merma de la seguridad del conductor.

Entre los supuestos en los que se permite la participación activa de los conductores profesionales se encuentra el detallado en la letra e) del punto 1 de la disposición adicional decimotercera de la LOTT que prevé “*el transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta según lo que se determine reglamentariamente*”.

Se trata, por tanto, de un supuesto que exige para su aplicación un desarrollo reglamentario, por lo que resulta necesario elaborar y aprobar un Real Decreto en este sentido.

### III. **OTRAS NORMAS** que pueden interesar:

#### 1. **Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, en materia de despido.**

Se incluye en el Plan Anual Normativo 2026.

**Objetivo:** Se pretende establecer garantías para las personas trabajadoras frente al despido, dando cumplimiento a la Carta Social Europea, reforzando la causalidad en los supuestos de extinción de la relación laboral y eliminando el despido automático de las personas con discapacidad sobrevenida.

#### 2. **Ley del Estatuto de las personas en formación práctica no laboral.**

Actualmente se encuentra en tramitación en el Congreso. Se incluye en el Plan Anual Normativo 2025.

**Objetivo:** Determinar los periodos de formación práctica no laboral que se pueden realizar en el ámbito de la empresa, así como desarrollar el régimen jurídico que los ordena.

#### 3. **Ley de democracia en la empresa.**

Se incluye en el Plan Anual Normativo 2026.

**Objetivo:** Impulsar una participación más eficaz de las trabajadoras y trabajadores en el ámbito de sus respectivas empresas, en consonancia con el artículo 129 de la Constitución.



**cnae**

Confederación Nacional  
de Autoescuelas

4. **Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, en materia de reducción de la jornada de trabajo y de permisos, para completar la transposición de la directiva (UE) 2019/1158, del parlamento europeo y del consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a la conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores, y por la que se deroga la directiva 2010/18/UE del consejo.**

Actualmente se encuentra en tramitación en el Congreso de los Diputados.

**Objetivo:** Reducir la jornada laboral máxima legal sin reducción salarial, para establecerla en 37 horas y media semanales. Su aplicación se producirá de forma progresiva reduciéndose hasta las 38 horas y media semanales, en 2024, y culminándose en 2025. Asimismo, reforzar los instrumentos de registro horario con el uso de nuevas tecnologías para asegurar el cumplimiento de la jornada en todas las empresas. Además, adaptará el régimen sancionador para garantizar el cumplimiento estricto de la normativa.

Por otro lado, se completará la transposición de la Directiva (UE) 2019/1158, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a la conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores, y por la que se deroga la Directiva 2010/18/UE del Consejo.

5. **Real Decreto por el que se transpone la Directiva (UE) 2022/2041 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de octubre de 2022, sobre unos salarios mínimos adecuados en la Unión Europea y se desarrollan aspectos relacionados con las reglas de aplicación del salario mínimo interprofesional.**

Actualmente se encuentra en tramitación. **Se incluye en el Plan Anual Normativo 2026.**

**Objetivo:** Transponer la Directiva (UE) 2022/2041 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de octubre, sobre unos salarios mínimos adecuados en la Unión Europea, desarrollando la regulación legal española con el fin de cumplir con la totalidad de los objetivos prescritos en la norma europea, en materia de negociación colectiva informada, afectación de las reglas de compensación y absorción en los complementos salariales, valores de referencia indicativos, órgano consultivo de asesoramiento y tasa de cobertura.

Adicionalmente, desarrollar aspectos relacionados con las reglas de aplicación del salario mínimo interprofesional que, tradicional y reiteradamente, eran incorporadas a los reales decretos que cada año han venido fijando su cuantía, pues se considera que estas previsiones, por generales, requieren un mayor grado de estabilidad.



**cnae**

Confederación Nacional  
de Autoescuelas

## **B).- NORMAS NUEVAS INCLUIDAS EN EL PLAN ANUAL NORMATIVO 2026:**

### I. En el ámbito de **TRANSPORTE**:

1. **Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.**

Actualmente se encuentra en tramitación. Pendiente de dictamen del Consejo de Estado. **Se incluye en el Plan Anual Normativo 2026.**

**Objetivo:** Reformar determinados aspectos en el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, e incorporar el sistema de aula virtual (66% del total de horas de formación) en la cualificación inicial para la obtención del certificado de aptitud profesional.

2. **Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.**

**Objetivo:** Conseguir que la administración disponga de la información suficiente para garantizar que las campañas de llamada a revisión de los vehículos, que han de llevar a cabo los fabricantes tras la detección de vehículos que nos son conformes con la homologación de tipo o cuya circulación puede suponer un riesgo para la seguridad o el medio ambiente, se realizan de manera adecuada, eliminando el riesgo o corrigiendo la no conformidad en el mayor número posible de vehículos afectados. Para ello es indispensable que la información llegue al titular del vehículo. Del mismo modo, la digitalización de las tarjetas ITV y, en general, el tratamiento informatizado de los datos del parque de vehículos, permite a la administración responder de manera ágil para dar solución a las necesidades de movilidad de la ciudadanía y la implementación de políticas para mejora de la seguridad vial.

### II. **OTRAS NORMAS** que pueden interesar:

1. **Real Decreto por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2027.**

**Objetivo:** Cumplir con el mandato al Gobierno para fijar anualmente el salario mínimo interprofesional, contenido en el artículo 27.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

2. **Ley por la que se modifica la ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.**

Actualmente el anteproyecto ha sido aprobado por el Consejo de Ministros, pendiente de tramitación parlamentaria.

**Objetivo:** Adaptar la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, a los objetivos de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027 a través del diálogo social.

3. **Ley por la que se modifican el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre y la ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, en materia de protección de las personas trabajadoras denunciantes.**

**Objetivo:** Garantizar a las personas trabajadoras la protección de su derecho a no recibir un trato desfavorable ni a sufrir represalias con ocasión de una revelación o presentación de información o comunicación conforme a lo previsto por el artículo 35 de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

4. **Real Decreto por el que se desarrolla el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el real decreto legislativo 2/2015, de 23 de octubre, en materia de registro de jornada.**

Este proyecto normativo ya ha sido tramitado, si bien ha sido dictaminado desfavorablemente por el Consejo de Estado. No obstante, al no ser vinculante este dictamen, se encuentra pendiente de ser aprobado por el Consejo de Ministros.

**Objetivo:** Garantizar un sistema de registro de jornada eficaz, presidido por los principios de objetividad, fiabilidad y accesibilidad, en desarrollo de los artículos 12.4.c), 34.7, 34.9 y 35.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, en particular en materia de registro de jornada.

5. **Real Decreto por el que se transpone la Directiva (UE) 2019/1152 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a unas condiciones laborales transparentes y previsibles en la unión europea.**

**Objetivo:** Se transpone la Directiva (UE) 2019/1152 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a unas condiciones laborales transparentes y previsibles en la Unión Europea, cuyo objeto es mejorar las condiciones de trabajo mediante la promoción de un empleo que ofrezca una transparencia y una previsibilidad mayores, a la vez que se garantiza la capacidad de adaptación del mercado laboral.

Se establecen los derechos mínimos aplicables a todos los trabajadores que tengan un contrato de trabajo o una relación laboral, tomando en



**cnae**

Confederación Nacional  
de Autoescuelas

consideración la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, cuya garantía se debe trasladar a nuestro ordenamiento.

**6. Real Decreto por el que se transpone la Directiva (UE) 2023/970 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por la que se refuerza la aplicación del principio de igualdad de retribución entre hombres y mujeres por un mismo trabajo o un trabajo de igual valor a través de medidas de transparencia retributiva y de mecanismos para su cumplimiento.**

Actualmente en tramitación.

**Objetivo:** Transponer la Directiva (UE) 2023/970 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por la que se refuerza la aplicación del principio de igualdad de retribución entre hombres y mujeres por un mismo trabajo o un trabajo de igual valor a través de medidas de transparencia retributiva y de mecanismos para su cumplimiento.

Establecer requisitos mínimos para reforzar la aplicación del principio de igualdad de retribución por un mismo trabajo o un trabajo de igual valor entre hombres y mujeres consagrado en el artículo 157 del TFUE, y la prohibición de discriminación establecida en el artículo 4 de la Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006 relativa a la aplicación del principio de igualdad de oportunidades e igualdad de trato entre hombres y mujeres en asuntos de empleo y ocupación, en particular mediante la transparencia retributiva y el refuerzo de los mecanismos para su cumplimiento.

**7. Real Decreto de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables.**

**Objetivo:** Por un lado, la transposición parcial de la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, transposición de la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, y la transposición del artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024. Por otro, impulsar la certificación de los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos, que se añaden a los biocarburantes y al biometano para computar en los objetivos comunitarios.

**8. Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones.**

**Objetivo:** Establecer los requisitos que garanticen el efectivo cumplimiento del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, y de esta forma, mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y de la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público.